137.987. L 44

137.987. L 44
215. 982. D 137

137.987. L 44
215.982 D 137

- 1912 -

RELATORIO DO ANNO DE 1912

INDICE

	PAGS.
I. — INTRODUCÇÃO	I a V
II. — ADMINISTRAÇÃO CENTRAL e Construcção	1 a 22
III. — TRAFEGO — Reclamações — Estações e Paradas — Despezas	23 a 28
IV. — MOVIMENTO, TELEGRAPHO E ILLUMINAÇÃO — Percurso dos trens, dos carros e dos vagões — Telegrapho e Telephone — Illuminação — Despezas	29 a 50
V. — LOCOMOÇÃO — Dados geraes — Material rodante e de tracção — Locomotivas — Carros e vagões — Tracção — Percurso das Locomotivas — Percurso dos vehiculos — Combustivel, lubrificantes e estopa — Despezas de conducção de trens	51 a 100
VI. — VIA PERMANENTE E EDIFICIOS — Extensão das linhas — Trabalhos executados — Lastramento da linha — Gabinete de ensaios — Cadastro — Despezas	101 a 114
VII. — CONTABILIDADE E ESTATISTICA — Custo da Estrada — Receita — Dados Geraes — Quadros e tabellas — Despezas — Reclamações — Pessoal — Accidentes — Balanço — Synopse	115 a 144

Introducção

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL

DIRECTORIA

Rio de Janeiro, 22 de Abril de 1913

N.

Exm. Sr. Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas

De accordo com o disposto no Art. 118 do Regulamento desta Estrada de Ferro tenho a honra de apresentar a V. Ex. o relatorio resumido do anno proximo findo.

Como consequencia do Decreto n. 8.610 de 15 de Março de 1911, approvando o novo Regulamento para a Estrada de Ferro Central do Brazil, foram concedidas cerca de trezentas aposentadorias a funccionarios titulados das diversas Divisões, e entre elles aos de hierarchia mais elevada, o que determinou relativa perturbação nos serviços, especialmente, nos dos escriptorios das Divisões e no da Contabilidade.

A mesma causa concorreu para ainda não ter expedido os regimentos internos e instrucções a que se refere o Art. 104 do Regulamento.

Obedecendo a indicação feita em meu relatorio anterior propuz a reducção do quadro do pessoal, principalmente para alterando a relação numerica na gradação hierarchica dos cargos, diminuir o numero dos de categoria mais elevada, tendo sido esta proposta objecto de Mensagem dirigida por S. Ex. o Sr. Presidente da Republica ao Congresso Nacional.

A economia resultante será de mil e quinhentos contos de réis annualmente. Por depender de solução do Congresso Nacional não foram preenchidas as vagas constantes dessa reducção proposta no quadro do pessoal titulado.

TRAFEGO

Seriamente prejudicado pela insufficiencia do material rodante, o serviço do trafego só poude ser feito com relativa regularidade, com interrupção do recebimento para as diversas zonas e obrigando o material rodante a uma circulação intensiva, effectuando outrosim serviço noturno permanente nas principaes estações.

Chamada concurrencia publica para o fornecimento de material rodante, para a qual a Lei do Orçamento para 1912 consignava a verba de quatro mil contos de reis, verificou-se ser extremamente insufficiente essa verba votada, tendo sido por V. Ex. autorisada, perante as condições prementes do trafego, a adquirir com a maior urgencia o material rodante reconhecido necessario.

De facto nos ultimos mezes do anno começou a se receber as locomotivas e carros encommendados, e em 31 de Dezembro estava inteiramente normalisado o serviço nos armazens das estações Maritima, S. Diogo e Norte, dispensado o serviço nocturno que exige sempre despeza mais avultada.

A demora na entrega pelos fornecedores dos carros abertos de bitola larga e das locomotivas e carros de bitola estreita encommendados só permittirá normalizar completamente o serviço do trafego nas linhas de bitola estreita e das mercadorias de patio e do minerio nas linhas de bitola larga em Junho do corrente anno.

A remodelação das Officinas do Engenho de Dentro tem continuado a ser feita com toda a actividade, dependendo apenas para ficar concluida do assentamento de diversas machinas ferramentas recebidas somente no 1º trimestre deste anno.

O deposito de Governador Portella ficou concluido e iniciou-se a transformação dos de S. Diogo e Sete Lagoas.

Na Estação Maritima augmentaram-se os armazens P 5 e de inflammaveis.

E' urgente o augmento da area e dos edificios das estações Central, Maritima e S. Diogo, já reclamado no meu ultimo relatorio.

Foi iniciada a construcção de mais duas linhas entre as estações Maritima e Deodoro projectadas parallelamente as linhas actuaes de bitola larga de Deodoro até Engenho de Dentro, d'ahi seguindo para attingir a Linha Auxiliar proximo a parada Zizie, e parallelamente á Linha Auxiliar até Alfredo Maia, de onde se fará a ligação com a Estação Maritima acompanhando as linhas da Leopoldina Railway e do caes do porto.

Essa construcção era inadiavel para regularizar o trafego entre Central e Deodoro, sujeito a constantes atrazos pela insufficiencia de linhas.

É igualmente inadiavel a construcção de novos abrigos para locomotivas e carros em S. Diogo, porquanto, pela insufficiencia dos actuaes, a maior parte das locomotivas e carros de passageiros ficam ao relento, com grave prejuizo para a sua conservação.

Está em construcção um novo e vasto armazem para mercadorias na estação do Norte, exigido pelo grande augmento de trafego.

O lastramento de pedra britada e cascalho, continuou intensamente, faltando apenas a lastrar, na linha do Centro, de bitola larga, 66 kilometros, e no ramal de S Paulo, 140 kilometros, tendo, em 1912, se effectuado o lastramento de 212 kilometros.

Os estudos realizados para a reducção da rampa a sete millimetros no sentido da exportação entre Sitio e Entre Rios, para tornar economico o transporte de minerio de ferro destinado a fins siderurgicos e á exportação, mostraram que será necessario abandonar o traçado actual nos trechos de Serraria ao alto de Santa Anna, de Palmyra ao tunnel de Pedro Alves e de Sitio a João Ayres, pelo que me pareceu preferivel adoptar a rampa de 1 °/₀ em vez de 0,7 °/₀ que evita tal abandono.

A modificação de Mantiqueira a Palmyra onde a rampa era de 1,4 °/₀ está já muito adiantada.

O alargamento da ponte de Serraria foi levada a termo apezar do accidente inicial devido a uma falha na mesa inferior da viga direita do ultimo vão, e das difficuldades inherentes a um trabalho desta ordem effectuado em doze operações, duas para cada um dos seis vãos, sem interrupção do trafego.

Nenhuma resolução foi ainda tomada quanto á electrificação do trecho de Belem a Barra do Pirahy, nem quanto a dos trens de suburbios, ambas de incontestavel conveniencia.

Foi installado o Block Adel nas linhas 3 e 4 e d'ahi até a circular de Bangú e está começada a installação na Linha Auxiliar, até Pavuna e Andrade Araujo, trecho onde circulam os trens de suburbios e de pequeno percurso.

A substituição dos trilhos, na bitola larga, typo B pelo typo C foi effectuada entre Sanatorio e Hermillo Alves, na extensão de 24 kilometros, e na bitola estreita, typo A pelo typo B em cerca de dez kilometros.

No ramal de Ouro Preto, afim de evitar a baldeação do minerio extrahido do kilometro 508, foi alargada a bitola do mesmo ramal entre os kilometros 504 e 508.

Nas linhas em trafego foram construidas e abertas ao trafego estações ou paradas nos kilometros 25, 192, 318, 602 e 661 da Linha do Centro, no kilometro 46, do ramal de Santa Cruz e no kilometro 113, do ramal de S. Paulo.

CONSTRUCÇÃO

Estão em construcção os seguintes prolongamentos e ramaes:

1º — Prolongamento da Linha do Centro até a margem esquerda do rio São Francisco.

A nova estação de Pirapora e o leito até a margem direita do rio São Francisco estão concluidos.

A construcção da ponte foi iniciada, tendo de ser interrompida devido a enchente do rio; a superstructura metallica está encommendada, devendo o assentamento começar na secca do corrente anno.

2º — Prolongamento por Montes Claros até a ligação em Tremedal com a Rêde da Viação Bahiana.

A locação está concluida até Tremedal, estando a construcção atacada até Bocayuva (Km. 190); determinei ser corrida uma variante de Bocayuva a Montes Claros para reduzir o custo deste trecho.

A 30 de Março proximo findo foi inaugurada a ponte sobre o rio das Velhas, no kilometro 21, com 150 metros de comprimento, em cinco vãos iguaes.

O leito está prompto até o kilometro 70, o assentamento da linha dependia da conclusão da ponte sobre o rio das Velhas.

3º — Ramal de Sabará a Santa Anna dos Ferros.

O trafego do trecho de Rancho Novo a Santa Barbara, com a extensão de 40 kilometros, foi inaugurada a 28 de Julho do anno passado.

As chuvas torrenciaes do fim do anno passado e dos primeiros mezes deste anno interromperam, por mais de uma vez, o trafego, ora restabelecido.

Está sendo locado o trecho de Santa Barbara a Itabira do Matto Dentro, cuja construcção ja foi encetada.

4º — Alargamento da bitola até Bello Horisonte pelo valle do Paraopeba.

A construcção vae bastante adiantada, estando o leito prompto numa extensão de 76 kilometros não consecutivos.

Diversas variantes com o comprimento total de 43 kilometros foram corridas afim de reduzir o custo do traçado projectado.

5º — Ramal de Itacurussá a Angra dos Reis.

Afim de supprimir alguns dos tunneis projectados, mandei proceder a novos estudos, tendo se conseguido eliminar entre outros: os de Mangaratiba, com 600 metros e de Jardim, com 420 metros.

A construcção está atacada em toda a extensão do ramal.

Até o fim do corrente anno deverá ser inaugurado o trecho de Itacurussá a Mangaratiba.

6º — Rêde Fluminense.

A 1º de Março do anno passado foi inaugurado o ramal de Valença a Taboas, ligando ás antigas E. F. União Valenciana e Rio das Flôres, com a extensão de 12 kilometros.

Reduziu-se a um metro a bitola entre Juparanã e Valença, fazendo-se simultaneamente alterações nas curvas e no grade e uma variante do traçado antigo na garganta de Estêves, com 2.400 metros de comprimento, havendo ligeiro encurtamento e sensivel melhoria nas condições technicas da linha.

O trecho de Rio Preto a Santa Rita de Jacutinga está em construcção adiantada, estando o leito prompto nos 12 primeiros kilometros.

Foi tambem concluida a transformação do trecho de Santa Mafalda a Barra Longa e inaugurada a tracção a vapor entre Tres Ilhas e Barra Longa, supprimida a tracção animada entre Tres Ilhas e Parahybuna.

O trecho de Governador Portella a Barão de Vassouras deve ficar concluido em Junho deste anno, estando já feito o assentamento da linha entre a estação de Barão de Vassouras e a cidade de Vassouras; igualmente foi levada a effeito a collocação de um terceiro trilho entre Juparanã e Barão de Vassouras.

De Bemfica a Lima Duarte a construcção está muito adiantada, devendo o leito estar prompto até o fim do corrente anno.

Entre Lima Duarte e Monjardim está sendo estudada uma modificação do traçado projectado; vão ser tambem effectuados estudos ligando a linha de Bemfica a Lima Duarte a Rio Preto, passando por Santa Barbara de Monte Verde.

7º — Ramal de Palmyra a Piranga.

Os estudos definitivos deram para distancia deste ramal 122 kilometros, sendo ponto obrigado Mercês do Pomba.

A locação está feita até a cidade do Alto Rio Doce (km. 60) e a construcção está atacada até Mercês do Pomba (km. 32).

8º — Ramal de Ouro Preto a Ponte Nova.

O trecho de Ouro Preto a Mariana, com 18 kilometros, deve ficar concluido até o fim do corrente anno, estando já perfurados os quatro tunneis existentes no mesmo trecho.

De Mariana a Ponte Nova os primeiros estudos definitivos pelo valle do Gualache do Norte deram 114 kilometros sendo o traçado muito pezado; determinei, por isso, novos estudos definitivos que reduziram a 95 kilometros a distancia e melhoraram o traçado.

Apezar disso, julguei ainda conveniente mandar proceder a novos estudos definitivos pelo vale do Rio Carmo, conseguindo ficar o traçado apenas com 82 kilometros e mais leve do que qualquer dos anteriores.

A locação está sendo levada a effeito e a construcção já encetada nos primeiros 16 kilometros a partir de Ponte Nova.

9º — Estudos do prolongamento de Pirapora a Belem do Pará.

Foram concluidos os estudos definitivos deste prolongamento que constituirá o grande tronco de viação ferrea entre a Amazonia e o centro e sul do Brasil.

Na 1ª secção, de Pirapora a Palma, do traçado tem 934 kilometros; na 2ª secção, de Palma a Carolina, 713, na 3ª secção, de Carolina a Belem do Pará, 912, ou o total de 2.559 kilometros.

Nesta ultima secção deverá ainda ser corrida uma variante entre Badajoz, na confluencia dos rios Candirú, Capim e Imperatriz, na margem direita do rio Tocantins; igualmente se for encampada pelo Governo Federal a E. F. de Bra-

gança; convirá, de Assuá na travessia do rio Guamá, modificar o traçado projectado com o fim de attingir a estação de Apiehu da mesma estrada de ferro, que será assim incorporada ao prolongamento de Pirapora a Belêm do Pará.

Votada pelo Congresso Nacional a verba de cinco mil contos de réis no orçamento para o corrente exercicio especialmente para esse prolongamento, julgo que a construcção de Pirapora a margem esquerda do Rio São Francisco, incluida a ponte sobre o mesmo rio deverá ser comprehendida no citado prolongamento.

DESPEZA

A despeza de custeio relativa ao anno de 1912 importou em Rs. 46.718:715$594, sujeita a pequenas rectificações, e distribue-se assim pelas diversas Divisões da Estrada de Ferro.

VERBAS DE DESPEZA		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
1ª Divisão Administração Central...	Directoria.....	71:497$758	60:135$570	131:633$328
	Secretaria.....	129:020$418	5:950$877	134:971$295
	Thesouraria	166:437$087	3:314$700	169:751$787
	Intendencia.....	383:521$317	64:600$000	448:121$317
	Construcção.....	236:510$083	20:678$961	257:189$044
3ª Divisão... Trafego.....		6.712:054$591	277:425$390	6.989:479$981
2ª » ... Movimento Telegrapho e Illuminação.....		6.576:987$742	792:747$557	7.369:735$299
4ª » ... Locomoção.....		9.589:351$352	10.195:555$048	19.784:906$400
5ª » ... Via Permanente e Edificios.....		7.799:308$396	2.310:086$628	10.109:395$024
6ª » ... Contabilidade e Estatistica.....		1.117:403$849	134:932$367	1.252:336$216
Pessoal addido.....		71:195$903	—	71:195$903
		32.853:288$496	13.865:427$098	46.718:715$594

Comparada a despeza de custeio com a receita, verifica-se um *deficit* de Rs. 9.676:423$594, inferior em cerca de dois mil contos de réis ao anno anterior.

Se não fosse a alta do preço do carvão decorrente da greve, o que determinou um augmento anormal de despeza na verba combustivel de mais de 1.500:000$000, o *deficit* teria diminuido para cerca de oito mil contos de réis.

O augmento progressivo da renda e a reducção proposta no quadro do pessoal titulado determinarão certamente nova reducção, que convem todavia ser apressada pela adopção de outras providencias já em estudo.

Na construcção dos prolongamentos e ramaes foi dispendida a quantia de Rs. 40.825:119$289, importancia dos diversos creditos especiaes abertos para o mesmo fim.

Administração Central e Construcção

1ª DIVISÃO

Secretaria

Expediente:	1912	1911
Papeis entrados e processados	35.243	26.400
Requerimentos com despachos no Livro da Porta	13.143	10.272
Officios e correspondencias da Directoria para as Divisões da Estrada e diversos	697	1.125
Idem, idem para o Ministerio da Viação e Obras Publicas	6.208	1.324
Idem, idem da Secretaria	4.382	8.961
Termos de fianças de empregados	84	236
Certidões (7 gratis)	731	366
Termos de contractos e outros	91	97
Idem, idem promissorios	16	33
Editaes	102	63
Acta de concurrencia	43	54
Registros:		
Matriculas de pessoal titulado	3	2.485
Portarias de nomeações do Ministerio	68	2.485
Idem, idem da Directoria	—	4
Portarias de licenças do Ministerio	435	215
Idem, idem da Directoria	3.348	1.988
Aposentações	307	—
Cobranças de sello:		
Sello proporcional de contractos estampilhados no acto da assignatura	1:795$900	2:612$280
Sellos pagos por verba	4:426$400	12:686$080
Idem, idem promissorios (Termos)	149$000	215$100
Idem fixo de petições	8:048$000	7:920$000
Idem, idem annexos (2/3 média)	—	5:280$000
Idem de certidões	8:006$370	1:974$754
Idem de termos de fianças	214$400	757$200
Idem de portarias de licenças	20:786$800	10:954$900

Intendencia

Carvão Cardiff

	Kilos	Importancia
Amaral Sutherland & Comp	110.322.300	2.877:179$547
The Brazilian Coal	50.750.000	1.461:596$338
Sociedade Anonyma Martinelli	20.649.430	638:640$703
Fancisco Leal & Comp	11.155.700	335:866$514
Total	192.877.430	5.313:283$102

Carvão Americano	Kilos	Importancia
Sampaio Corrêa & Comp.	25.033.840	941:708$440
Belmiro Rodrigues & Comp.	4.741.850	178:467$260
Amaral Sutherland & Comp.	20.786.000	703:086$025
The Brazilian Coal	10.045.300	354:613$928
Francisco Leal & Comp.	4.964.000	179:951$662
Total	65.570.998	2.357:826$715
Carvão para forja	743:000	31:949$000
Carvão de coke	273.000	19:110$000

Em 1912 foram recebidos por via maritima 133.100 volumes com 41.957.087 kilos.

A 1.ª Secção, a cujo cargo está o recebimento e expedição de materiaes de grande pezo, remetteu 219.270 volumes com o pezo de 40.890.582 kilos em 2897 despachos, expedindo 1.300 facturas.

Para o carvão que foi transportado em 9.136 vehiculos, foram effectuados 6.716 despachos e extrahidas 3 805 facturas.

A 2.ª Secção, que tem a seu cargo os objectos de escriptorio, impressos, etc., remetteu 2.951 volumes, pezando 125.997.500 kilos em 715 despachos e 2.260 facturas.

A 3.ª Secção, a cujo cargo estão os demais materiaes, remetteu 9.863 volumes, pezando 608.833 kilos, em 1.656 despachos e 4.479 facturas.

Foram expedidos 2.589 memorandas, ao commercio, pedindo preços.

Pedidos extrahidos: Para Imprensa Nacional, 3.933 e para o commercio, 8.378, sendo 55 de carvão.

Contractos especiaes, 8, cartas de encommenda, 65. Officios, 347. m/m diversos expedidos ao commercio, 189, a chefes de serviço, 1.260.

Na Officina Auto-Typographica, foram executados 2.324 549 trabalhos destinados aos diversos departamentos da Estrada, na importancia de Rs. 101:928$093.

A escripturação continúa a ser feita com regularidade. Foram recebidos durante o anno, 8.101 papeis, registrados, archivados, não archivados e para collecção especial e 5.760 pedidos originaes.

Thesouraria

O movimento da Caixa, durante o anno financeiro de 1912, foi, resummidamente, o seguinte:

De 1.º de Janeiro a 31 de Dezembro:

Saldo de 1911	3.355:798$393
Quantias arrecadadas	78.701:011$066
	82.056:809$459
Quantias pagas	79.879:155$045
Saldo em 31 de Dezembro	2.177:654$414

De 1.º de Janeiro a 31 de Março de 1913. (trimestre addicional).

Saldo em 31 de Dezembro de 1912	2.177:654$414
Quantias arrecadadas	6.138:073$279
	8.315:727$693
Quantias pagas	5.664:117$874
Saldo em 31 de Março de 1913	2.651:609$819

Discriminadamente, o movimento foi o seguinte:

De 1.º de Janeiro a 31 de Dezembro:

ENTRADAS

Saldo do exercicio de 1911		3.355:798$393
Thesouro Nacional (supprimentos)	39.900:183$207	
Renda do trafego	32.625:758$420	
Trafego mutuo	2.071:135$477	
Cauções para garantia de propostas	277:400$000	
Idem para garantia de contractos	358:499$400	
Depositos	209:506$359	
Renda de proprios	39:412$110	
Idem eventual	19:087$881	
Indemnisações diversas	3:021$891	
Reposições	179$150	
Conta de pessoal	15:091$591	
Estado de S. Paulo	120:882$526	
Estado do Rio de Janeiro	672$906	
Vencimentos em suspenso	101:062$352	
Fianças de Carregadores	400$000	
Deposito Central	7:428$988	
Estrada de Ferro Victoria a Diamantina	14:772$363	
Repartição Geral dos Telegraphos	5:499$171	
Brigada Policial do Districto Federal	2:873$200	
Camara dos Deputados	100$000	
The S. Paulo Ligth And Power	910$500	
Restituições diversas	189$808	
Valores em Deposito	2:214$060	75.776:281$360
A transportar		79.132:079$753

Transporte	75.776:281$360	79.132:679$755

Renda arrecadada mediante descontos em folhas de pagamento:

Montepio—antigos contribuintes—mensalidades	172:123$885	
Montepio—novos contribuintes—mensalidades	119:600$979	
Montepio—novos contribuintes—10 % sobre o ordenado	242:852$815	
Montepio—antigos contribuintes—differença de joias	333$720	
Montepio—novos contribuintes—differença de joias	160$136	
Imposto sobre vencimentos	98:451$170	
Idem sobre nomeações	96:257$115	
Associação G. de Auxilios Mutuos, mensalidades.... 410:190$011; fianças.... 104:682$800; consignações.... 360:435$381; contribuições.... 3:143$400	878:451$592	
Caixa Auxiliar da Classe Telegraphica	102:804$836	
Caixa Geral do Pessoal Jornaleiro	122:762$600	
Caixa do Pessoal do Movimento	54:884$980	
Caixa Auxiliar dos Bagageiros	46:904$119	
Caixa Beneficente dos Machinistas	64:071$800	
Caixa dos Guarda Freios	59:399$400	
Caixa Funeraria dos Empregados da Estação de S. Diogo	2:945$900	
Caixa Funeraria da 4ª Divisão	8:361$000	
Caixa Funeraria da 5ª Divisão	880:500	
Banco dos Funccionarios Publicos	249:061$874	
Sociedade Beneficente dos Foguistas	57:635$000	
Associação dos Jornaleiros da Maritima	15:235$490	
Associação dos Funccionarios Publicos Civis	10:121$100	
Centro Beneficente Conde Paulo de Frontin	9:302$500	
Companhia de Seguros «Garantia da Amazonia»	37:349$800	
Monumento ao Barão do Rio Branco	46:984$431	
Indemnisações por fornecimentos	28:399$520	
Indemnisações diversas	4:554$294	
Consignações diversas	37:603$989	
Reposições	46:794$280	
Passes com 75 % de abatimento	165:391$500	
Medico	1:356$000	
Diario Official	5:621$000	
Almanack do Pessoal	884$000	
Novo Regulamento	35$000	
Reforço de fiança	4$500	
Multa	10$000	
Conta de Pessoal	15:233$996	
Renda de proprios	13:430$583	
Abono para cavalgaduras	800$000	
Antonio José Netto (fornecimentos)	37:775$502	
Duarte Oliveira & Comp. (fornecimentos)	59:270$600	
Benjamin & Comp. (fornecimentos)	10:628$550	2.924:729$706
		82.056:809$459

Sahidas

Saldo do exercicio de 1911		3.355:798$393
Thesouro Nacional (renda entregue)	37.980:479$713	
Pagadoria (conta do pessoal)	33.427:670$253	
Contas (fornecimento de material)	251:854$084	
Eventuaes (material)	274:307$800	
Decretos ns. 9721, 9732, 9733, 9741 e 9537 (despezas de material)	1.157:377$293	
Imposto de transito (recolhido á Recebedoria)	261:8[illegible]$550	
Depositos	66:386$472	
Cauções para garantia de propostas	329:800$000	
Cauções para garantias de contractos	81:600$000	
Reclamações por excesso de frete	16:102$610	
Reclamações por extravio	6:618$224	
Trafego Mutuo	13:182$400	
Consignações diversas	135:0[illegible]$390	
Reposições (estornos)	15:241$724	
Passes com 75 % de abatimento (estorno)	60:550$700	
Vencimentos em suspenso	76:612$841	
Renda á annullar	8:454$233	
Transporte á domicilio	28:013$870	
Monumento ao Barão do Rio Branco	46:851$861	74.235:015$218
A transportar	—	77.590:803$611

Transporte	—	77.590:809$611
Banco dos Funccionarios Publicos	229:982$016	
Associação Geral de Auxilios Mutuos	847:277$471	
Estado do Rio de Janeiro	238:476$501	
Estado de Minas Geraes	415:095$823	
Caixa Geral do Pessoal Jornaleiro	113:887$000	
Sociedade Beneficente dos Foguistas	51:346$100	
Sociedade Beneficente dos Machinistas	47:826$000	
Caixa de Pessoal do Movimento	46:000$300	
Caixa dos Guardas Freios	52:544$400	
Caixa Auxiliar da Classe Telegraphica	93:994$936	
Associação dos Jornaleiros da Maritima	15:781$820	
Caixa dos Bagageiros	38:270$767	
Centro Beneficente Conde Paulo de Frontin	7:874$000	
Caixa Funeraria dos Empregados da Estação de S. Diogo	2:641$200	
Caixa Funeraria da 4ª Divisão	7:583$000	
Caixa Funeraria da 5ª Divisão	320$000	
Associação dos Funccionarios Publicos Civis	8:357$564	
Companhia de Seguro sobre vida «Garantia da Amazonia»	33:746$200	
Repartição Geral dos Telegraphos	2:031$563	
Antonio José Netto (fornecimentos)	16:853$842	
Fiança de empregados	1:592$912	
Fiança de carregador	200$000	
Restituições :		
Imposto sobre nomeações	1:300$189	
Montepio—novos contribuintes—mensalidades	2:842$881	
Montepio—antigos contribuintes	872$729	
Conta de pessoal	210$000	
Indemnisações por fornecimentos	542$700	
Valores em deposito	93$500	
Indemnisações diversas	15$215	
Abono para cavalgadura	80$000	
Diario Official	17$700	
Banco dos Funccionarios Publicos	481$306	2.288:351$434
		79.879:155$045
Saldo		2.177:654$414
		82.056:809$459

TRIMESTRE ADDICIONAL

Entradas

Receita de Janeiro a Dezembro		82.056:809$459
Thesouro Nacional	4.060:510$875	
Renda do Trafego	192:394$780	
Trafego Mutuo	875:207$057	
Pagadoria (restituição de supprimento)	542:605$380	
Renda de proprios	1:009$000	
Renda Eventual	3:028$213	
Renda arrecadada	635$925	
Vencimentos em suspenso	51:718$644	
Decreto n.º 9744 (restituição feita pelo Eng. José Francisco Cantarino)	32:000$000	
Decreto n. 9734 (idem pelo Eng. Zozimo Barroso do Amaral)	12:000$000	
Reposições	4:645$640	
Indemnisações	11$747	
Conta de pessoal	986$833	
Estado de S. Paulo	11:781$432	
Estado do Rio de Janeiro	1:599$726	
Ministerio das Relações Exteriores	828$900	
Brigada Policial do Districto Federal	139$200	
Commissão Federal de Estudos do Rio Paracatú	1:103$800	
Estrada de Ferro Victoria a Diamantina	1:234$834	
Repartição Geral dos Telegraphos	1:833$057	
Repartição Geral dos Correios	11:978$200	
Benjamim & Filhos (restituição)	5:302$560	5.812:555$803
A transportar	—	87.869:365$262

Tranporte		—	87.869:367$262
Renda arrecadada mediante descontos em folha de pagamento:			
Montepio—novos contribuintes—mensalidades		10:879$563	
Montepio—novos contribuintes—10 °/o s/ o ordenado		15:017$852	
Montepio—antigos contribuintes—mensalidades		7:389$000	
Montepio—antigos contribuintes—10 °/o s/ o ordenado		21:927$219	
Montepio—antigos contribuintes—differença de joia		53$160	
Imposto sobre vencimentos		8:361$759	
Imposto sobre nomeações		1:910$342	
Associação G. de Auxilios Mutuos — mensalidades	42:037$881		
Associação G. de Auxilios Mutuos — fianças	9:116$400		
Associação G. de Auxilios Mutuos — contribuições	524$363		
Associação G. de Auxilios Mutuos — consignações	47:034$601	98:713$245	
Caixa Auxiliar da Classe Telegraphica		9:495$600	
Caixa do Pessoal do Movimento		4:900$600	
Caixa do Pessoal Jornaleiro		12:847$600	
Caixa Auxiliar dos Bagageiros		11:922$700	
Associação dos Jornaleiros da Maritima		1:534$600	
Associação dos Funccionarios Publicos Civis		820$753	
Caixa dos Guarda Freios		6:954$700	
Caixa Funeraria da 4ª Divsião		645$000	
Caixa Funeraria da 5ª Divisão		204$000	
Caixa Funeraria dos Empregados da Estação de S. Diogo		609$400	
Sociedade Beneficente dos Foguistas		7:151$000	
Sociedade Beneficente dos Machinistas		6:558$500	
Banco dos Funccionarios Publicos		19:237$224	
Centro Beneficente Conde Paulo de Frontin		1:350$000	
Companhia de Seguros de Vida «Garantia da Amazonia»		5:680$600	
Duarte Oliveira & Comp. (fornecimento)		18:573$360	
Antonio José Netto & Comp. (fornecimento)		12:888$580	
Passes com 75 °/o de abatimento		15:846$750	
Reposições		3:708$851	
Consignações diversas		2:000$010	
Reclamações		560$707	
Indemnisações diversas		356$235	
Indemnisações por fornecimentos		13:489$075	
Diario Official		528$480	
Conta de pessoal		2:204$714	
Renda de proprios		1:188$000	
Sello de portaria		48$400	325:517$476
			88.194:882$738

Sahidas

Despeza de Janeiro a Dezembro		79.879:155$045
Pagadoria	4.335:340$069	
Thesouro Nacional	267:413$589	
Decretos ns. 9528, 9541, 9721, 9732, 9733, 9734, 9743, e 9744 (despeza de material)	225:310$809	
Contas (fornecimentos)	276:954$071	
Eventuaes (despeza de material)	54:163$640	
Imposto de transito	86:838$450	
Vencimentos em suspenso	52:644$933	
Fiel Adolpho Mariano Corrêa	123:492$823	
Estado do Rio de Janeiro	24:675$599	
Estado de Minas Geraes	65:073$772	
Associação Geral de Auxilios Mutuos	30:534$448	
Banco dos Funccionarios Publicos	20:892$073	
Caixa Geral do Pessoal Jornaleiro	10:416$900	
Caixa de Pessoal do Movimento	4:081$430	
Caixa dos Guarda Freios	6:727$500	
Caixa dos Bagageiros	8:757$850	
Caixa Auxiliar da Classe Telegraphica	8:871$900	
Caixa Funeraria da 4ª Divisão	806$000	
Caixa Funeraria da 5ª Divisão	667$000	
Caixa Funeraria dos Empregados da Estação de S. Diogo	228$200	
Associação dos Jornaleiros da Maritima	1:737$600	
Associação dos Funccionarios Publicos Civis	892$485	
Sociedade Beneficente dos Foguistas	6:185$500	5.612:710$641
A transportar	—	85.491:865$686

Transporte	—	85.491:865$686
Sociedade Beneficente dos Machinistas	6:239$300	
Sociedade de Seguros de Vida «Garantia da Amazonia»	3:756$200	
Centro Beneficente Conde Paulo de Frontin	1:434$500	
The S. Paulo Railway Comp. Ltd	7:158$390	
Consignações diversas	15:921$650	
Quota de 2 % para fiscalisação da fabricação de carros e locomotivas	7:523$400	
Reposições (estorno)	5:371$700	
Reclamações	3:916$800	
Gratificação por cobrança de multa	113$400	
Renda a annullar	732$300	
Restituições:		
Montepio—novos contribuintes	68$911	
Imposto s/ nomeações	62$150	
Indemnisações diversas	14$532	
Passe com 75 % de abatimento	15$000	
Diario Official	7$500	
Monumento ao Barão do Rio Branco	3$000	51:407$233
Saldo verificado em 31 de Março		2.651:609$819
		88.194:882$738

Construcção

Os trabalhos para augmento das rêdes desta Estrada, proseguiram durante o anno, com satisfactoria regularidade, em cerca de 3.861 kilometros, de Ramaes, Ligações e Prolongamentos, conforme esclarece o quadro seguinte :

Designação das Linhas, Ramaes ou Ligações		EXTENSÃO EM KILOMETROS			
		Em estudos ou projectos	Locados	Em Construcção	TOTAES
Itacurussá a Angra		—	—	85,620	85,620
RÊDE FLUMINENSE	Valença a Taboas	—	—	12,000	12,000
	Prolongamento da União Valenciana	112	—	37,000	149,000
	Lima Duarte a Bemfica	—	18	50,160	68,160
	Vassouras a Portella	—	—	48,604	48,604
	Livramento a Piranga	82	—	32,000	114,000
Caethé a Santa Barbara		—	—	39,068	39,068
Congonhas a Bello Horizonte		—	—	162,503	162,503
Curralinho a M. Claros e Tremendal		—	331	190,000	521,000
Ouro Preto a Ponte Nova		82	—	20,000	102,000
Pirapóra a Belém (Pará)		2.559	—	—	2.559,000
Totaes		2.835	349	676,955	3.860,955

Os 2.559 kilometros de estudos do prolongamento de Pirapóra a Belém do Pará, foram simultaneamente executados em tres secções que ficaram medindo :

1ª — Pirapóra a Palmas	934	kilometros
2ª — Palma a Carolina	713	»
3ª — Carolina a Belém	912	»
	2.559	

O algarismo relativo á ultima dessas secções deve soffrer modificação, talvez muito sensivel, quando fôr corrida uma variante, que é imprescindivel estudar-se, entre o logar denominado Badajós, na confluencia dos rios Candiru e Capim, e a cidade da Imperatriz, na margem direita do rio Tocantins.

No decurso do anno foram entregues ao trafego 52k,00 de linha, sendo em 1.º de Março—12 kilometros no trecho de Valença a Tabôas, da Rêde Fluminense, e em 28 de Julho — 40 kilometros — de Rancho Novo a Santa Barbara, no ramal de Sant'Anna dos Ferros.

Todo esse ultimo trecho mede 77 kilometros e tem situado no kilometro 652,900 a estação de S. Bento, que foi inaugurada, bem como a provisoria de Santa Barbara, na mesma data.

Por conveniencias do serviço do trafego, porém, a estação definitiva de Santa Barbara, teve de ser localisada, acima da provisoria — kilometro 658,40 depois de transposto o rio do mesmo nome; de modo que, sómente mais tarde como adiante veremos, terá logar a conclusão d'aquella, da pónte, e da pequena e final parte do trecho interposto entre as duas.

Construcção

Salvo accrescimos que poderão ser apurados pelas medições finaes, os totaes dos trabalhos executados nos diversos prolongamentos e ramaes no seguimento do anno foram:

Estudos e projectos	2.735
Locação	349
Trabalhos preparatorio	20.981.924m2,00
Escavações em cortes, emprestimos, tuneis e valletas.	4.072.299m3,457
Escavações para fundações de obras d'arte	134.200m3,922
Alvenarias	71.471m3,409
Trabalhos connexos	6.220m2,92
Trabalhos diversos	582,00
Assentamento da linha	68k,768

As discriminações das parcellas dessas sommas, bem como os detalhes e occurrencias relativas aos trabalhos em cada linha, constam das descripções parciaes que passam a ser feitas:

Prolongamento da Linha do Centro até Pirapóra.

Com a ultimação do trecho final até a margem esquerda do grande rio, e da nova estação de Pirapóra, kilometros 1.006, levou-se á termo a conclusão desse prolongamento.

Ramal de Curralinho a M. Claros e Tremedal

Este Ramal, que deve ligar em Tremedal as rêdes da Viação Bahiana ás da Central, e, portanto, com todas as do sul da Republica, continuou a cargo do Engenheiro Pedro Dutra de Carvalho Filho, que levou a locação até o ponto objectivo, com 521 kilometros; e manteve a construcção em 190 kilometros dos quaes nos 60 ultimos não se conseguio, aliás, ir além dos trabalhos preparatorios.

Tenho intenção de, no corrente anno, activar a construcção em toda a extensão já locada, com a maior intensidade que me permittirem as circunstancias de momento e as consignações orçamentarias.

No estudo desse ramal foram corridas algumas variantes de modo a serem melhoradas as condições technicas em muitos pontos, e sensivelmente encurtada a directriz preferida.

D'ellas são dignas de registro as que foram estaqueadas entre Bocayuva e Montes Claros, entre essa localidade e a margem direita do Rio Verde, e, sobre todas, a que permittiu, no trecho inicial, entre Curralinho e Bocayuva, mudar-se a orientação do traçado primitivo, que se desenvolveria transpondo a garganta do Victorino, para o actual, que colleia pela do Taboas; e, que, além de não pequena reducção do desenvolvimento facilitou a adopção de melhores condições technicas, que são hoje:

Dillividade maxima.....	0,^{m}015
Raio minimo das curvas—20°—ou.....	181,03 de raio

Construcção

Os totaes dos trabalhos executados nesse prolongamento durante o anno foram computados, conforme as medições em:

Locação.....	331^{ks}
Trabalhos preparatorios.....	1.472.376,^{m2}00
Escavações em cortes, emprestimos, tuneis ou valletas.....	180.460,^{m3}243
Escavações em cavas para fundações....	4.481,100
Alvenarias.....	4.561,627
Trabalhos Connexos.....	4.860,00

1.° e 2.° Trechos—50 kilometros.—Esses dois trechos ficaram inteiramente concluidos tendo-se já procedido a respectiva medição final. No 1.° delles - K. 21— está situada a obra mais importante de toda a linha, que é uma ponte sobre o rio das Velhas, de 150^{m},00 de comprimento divididos em cinco vãos de 30 metros cada um.

Os encontros e pegões dessa obra foram inteiramente construidos de concreto, por absoluta carencia nas visinhanças de pedras em condições de serem aproveitadas de outra forma.

Presentemente prosegue, executada por administracção, o assentamento da super-estructura metallica, e desenvolve-se a maior actividade nesse mister, com o fito de tel-a finalisada em 1.° de Março proximo.

3.° Trecho—20 kilometros — A conclusão completa dos trabalhos dessa empreitada pende tão somente da terminação de tres pontilhões, cuja construção prosegue.

4.°, 5.° e 6.° Trechos—50 kilometros — Em toda a extensão dessa tarefa, não exeptuando o que concerniu ás obras d'arte, os trabalhos proseguiram com satisfactoria actividade, experimentando, por isso, grande adiantamento.

Devido a esse notavel impulso, dentro em breve não mais haverá solução de continuidade até o kilometro 80.

7.° Trecho—10 kilometros — O movimento de terras em todos os pontos desta secção foi executado em proporções isentas de reparos, não acontecendo, infelizmente, o mesmo com as obras d'arte, que marcharam com não pequena morosidade, em consequencia da falta de pessoal.

Assentamento da Linha Ferrea e Telephonica

O 1.° desses trabalhos teve a marcha tolhida no kilometro 21 por não estar concluida a montagem da super-estructura metallica da importante ponte sobre o Rio das Velhas.

A linha telephonica está sendo installada com fio de cobre de 0,002 de diametro, e attingiu no termino do anno ao kilometro 96.

Edificios

Em estado de serem utilisadas ficaram uma casa para mestre de linha e uma para turma.

Ramal de Sabará a Cidade de Ferros

Este ramal já tinha em trafego o trecho inicial de 37 kilometros, que separa Sabará de Rancho Novo.

A secção entre essa ultima localidade e Santa Barbara, com 40 kilometros de extensão, foi inaugurada, até o ponto onde se estabeleceu uma estação provisoria, em 28 de Julho, ficando ainda por finalisar, entre esta estação e o ponto terminal dessa secção: o assentamento das vigas metallicas da ponte sobre o rio desse nome e a Estação definitiva com o seu desvio; o que occorreu respectivamente em Setembro e em Dezembro.

Tendo a Residencia deste Ramal recebido ordem para a construcção de duas Estações com as respectivas casas para Agente, nas estacas 963 e 1.420, foram iniciadas e concluidas ainda no mesmo anno, estando a construcção sobrecarregada com a conserva de 40 kilometros entre Rancho Novo e Santa Barbara. Grandes foram os sacrificios para manter este trecho em trafego, no periodo agudo das chuvas, tendo sido duas vezes o trafego interrompido. Sendo a linha de difficil conservação foi necessario dividir o trecho em pequenas turmas encarregadas de cinco kilometros cada uma e composta de um feitor e 11 trabalhadores.

Ramal de Congonhas a Bello Horizonte

(Prolongamento da bitola larga)

Conforme previ no meu anterior relatorio, apezar da superioridade do traçado preferido para esse prolongamento, iniciado no kilometro 478 e desenvolvido pelo valle do Paraopéba, ao em vez de ser o que partia de Lafayette, houve necessidade, para melhorar as condições technicas, de correr-se 43 kilometros de variantes, das quaes os trechos adoptados começaram a ser immediatamente locados.

Com as modificações consequentes dessas variantes o desenvolvimento total da directriz adoptada vae ficar com cerca de 160 kilometros.

E' encarregado dos serviços e fiscalisação dos trabalhos dessa linha o engenheiro José Mariano de Oliveira.

Ao concluir-se o anno estavam promptos, porém alternadamente, 76 kilometros de leito, cuja preparação absorveu as seguintes quantidades de trabalhos:

	m3
Trabalhos preparatorios.....	576.540,000
Excavações em cortes, emprestimos, tuneis e valletas.	1.475.236,487
» em cavas para a fundação de obras.....	46.936,413
Alvenarias.....	11.723,463

Foram estas as obras d'arte executadas pelos diversos tarefeiros:

1.º trecho — Entre os kilometros 0,00 e 26k + 659,83.

Boeiros	capeados simples		43
	» abertos		4
	em arco, com 2 metros de vão		1
Drenos			7
Muros de arrimo			2
Pontilhões			7
PONTES	Sobre o rio Bananeiras	(1 vão de 20m)	1
	» » » Maranhão	(1 » » 30m)	1
	» » » Reprezado	(1 » » 10m)	1
	» » » Paraopéba. 1ª	(1 » » 40m)	1
	» » » Paraopéba. 2ª	(2 vãos » 40m)	1
	» » » Paraopéba. 3ª	(1 vão » 40m)	1
	» » » Camapuan	(1 » » 30m)	1
Viaducto sobre uma das ruas de Congonhas		(1 » » 20m)	1

2.° trecho — Entre os kilometros 26+659,83 e 49+501,83.
Foram projectados 42 boeiros e construidos 32.

Preparo do leito:

	m3
Terraplenagem	300.805,787
Valletas	2.092,350

Obras d'arte — Foram projectados 42 boeiros e construidos 39, sendo abertas cavas para a fundação de obras d'arte que cubaram 5.018,727.

3.° Trecho — (4.k500m):

Terraplenagem	108.543m3,106
Valletas	2.659,941
Caminhos	2.659,941

Obras d'arte:

Boeiros projectados	16
» construidos	12

Procedeu-se nesse trecho á locação de uma ponte de 20 metros sobre o riberão dos Paivas, e encetou-se a construção de um pontilhão em arco de ferro e concreto, com 30 metros de vão.

4.° Trecho — (4.k500m):

Roçada	9.600m2,100
Terraplenagem	132.428m3,535
Valletas	534m3,468
Caminhos	1.083m3,300
Valletas de protecção	1.335m3,800

Obras d'arte:

Cavas para fundação	3.007m3,125
Boeiros	7
Dreno	1

5.° Trecho:

Roçada	172 000m2,00
Destocamento	600,00
Caminhos	2.927,890
Valletas	1.090,030

Obras d'arte:

Cavas para fundação	11.081^{m3},232
Drenos	3
Boeiros, capeados	16

6.º Trecho:

Boeiros simples capeados	3
Dreno	1
Pontilhão	1

Os trabalhos apurados pelas mediações, foram os seguintes:

Roçadas	120.000^{m2},00
Destocamento	220,00
Caminhos	8.905,500
Valletas	1.880,800
Terraplenagem	52.295,588

Nos trechos 11.º, 12.º, 13.º e 14.º foram executados: 703.924^{m3} de trabalhos preparatorios; 270.269^{m3} de terra; 31.242 de pedra solta; 7.526 de pedreira; 23.405 de cavas para fundações de obras; 6.261 de alvenarias para obras d'arte.

Ramal de Ouro Preto a Ponte Nova

Construcção—Acha-se quasi todo revestido o tunel n. 1, estando os ns. 2 e 4 convenientemente preparados para serem revestidos como o de n. 1, isto é; muros de alvenaria ordinaria e abobadas de concreto moldado.

Na perfuração do tunel n. 3, que longo tempo esteve paralysada a espera de madeira para o conveniente revestimento encontraram-se, com feliz exito, as duas galerias de avanço continuando-se os serviços de rebaixo, que devem ficar concluidos em dois mezes.

1.º Trecho-Estacas 0 e 300:

Escavação	123.250 mc.
» em tunel	4.160 mc.
Oras d'arte e trabalhos connexos	23.036 mc.

2.º Trecho — Estacas 300 a 600:

Escavação	78.081 mc.
Obras d'arte e trabalhos connexos	5.258 mc.

3.º Trecho — Estacas 600 a 900:

Escavação	34.796 mc.
» em tunel	1.264 mc.

Resumo:

Escavação	236.127 mc.
» em tuneis	5.424 mc.
Obras d'arte e trabalhos connexos	28.333 mc.

Ramal de Livramento a Piranga

Estudos — Os estudos foram feitos por empreitada pelo Engenheiro Zozimo Barroso do Amaral. O projecto obedece as condições technicas seguintes:

rampa maxima.....	3 %
raio minimo.....	100m,0

O terreno sendo muito accidentado a linha é toda em serra, razão pela qual não foi possivel melhorar as condições do traçado sob pena de aggravar o custo kilometrico.

Locação — A locação da linha já está no kilometro 18 tendo sido em varios pontos melhorado o traçado.

Construcção — A construcção está atacada até o kilometro 18 com andamento regular. A falta de areia na localidade e a grande distancia a que ficam as poucas pedreiras tem concorrido para a demora no andamento do serviço.

Tem-se empregado tubos de cimento armado para os boeiros, diminuindo-se assim o emprego da pedra. O córte na garganta entre as estacas 63 e 97 tem apresentado grandes difficuldades por ter dado muita agua e ser o terreno muito pouco consistente.

Em todo o caso, apezar das difficuldades referidas já temos 9 kilometros de leito.

Os trabalhos estão sendo feitos por pequenas empreitadas.

Lima Duarte a Juiz de Fóra

RESUMO DOS TRABALHOS

Estudos e locação — Afim de melhorar a linha em alguns pontos foram corridas duas variantes, que, embora sem diminuir a distancia, melhoraram consideravelmente esta linha, pois evitou-se muito o movimento de terra.

Construcção — Os serviços de construcção tem tido regular andamento, permittindo prever a construcção desta linha até o fim do corrente anno; a construcção está dividida em 5 trechos, do modo seguinte:

1.º Trecho — Estaca kilometro 0 ao kilometro 10 — 10 kilometros a partir de Lima Duarte. Os trabalhos deste trecho estão muito adiantados. Ate o fim de Dezembro já estavam concluidos 7 kilometros e os tres restantes por concluir não offerecem difficuldades.

A falta de trabalhadores é que tem motivado a demora da construcção.

2.º Trecho — kilometro 10 ao kilometro 20. — Este trecho um dos mais pesados desta linha, já tem de leito prompto 5.500 metros. Os trabalhos estão bem atacados e tudo leva a crer que em poucos mezes estejam concluidos os 4.500 metros restantes.

3.º Trecho — kilometro 20 ao kilometro 30. — Os trabalhos estão bem atacados já tendo 5 800 metros de leito preparado. O corte n. 4 deste trecho deu em rocha e como é muito alto fica muito mais economico perfurar ahi um tunel, e que já foi iniciado. Procuramos evitar este trabalho, mais verificamos que era muito mais dispendioso modificar o traçado, pois augmentaria o percurso e o movimento de terra não compensava.

Em todo caso esperamos ter os trabalhos deste trecho completamente concluidos até Agosto do anno corrente.

4.º Trecho — kilometro 30 ao kilometro 40. — Os trabalhos deste trecho não tem tido o andamento preciso, isto devido em grande parte mais a falta de pessoal; os dois primeiros kilometros deste trecho estão muito atrazados sendo ahi a parte mais importante. Os serviços mais leves já foram feitos estando o leito preparado na extensão de 6 kilometros.

5.º Trecho — kilometro 40 ao kilometro 50. — Os trabalhos deste trecho estão quasi concluidos pouco faltando em 2 cortes, para finalisar o serviço.

O estado sanitario de toda a zona tem sido muito bom.

Vassouras a Portella

Estudos e locação—Não houve na construcção modificação alguma no traçado.

Construcção—Os trabalhos de construcção estão muito adiantados.

1.º Trecho—De 7 kilometros a partir da estação de Barão de Vassouras. Serviço completamente concluido.

2.º Trecho—5 kilometros. Estão muito adiantados os trabalhos tendo o leito concluido na extensão de 4k.700 metros.

3.º Trecho—10 kilometros. Estão muito adiantados os trabalhos deste trecho, já estando concluidos sete kilometros de leito— O que resta fazer nestes 2 trechos poderá ficar concluido até o fim de Junho do corrente anno.

Palmas a Portella

2.ª Residencia

Estudos e locação—Afim de evitar um grande corte de pedra fez-se uma modificação no traçado, cerca de 3 kilometros a partir de Portella. Com esta modificação reduziu-se consideravelmente 2 grandes e extensos cortes de pedra que forçosamente nos obrigaria a atrazar os trabalhos de assentamento da linha.

Os serviços estão atacados em toda a extensão, agora de 20.904 metros em virtude do augmento devido a variante, e quasi concluido, faltando o grande boeiro do corrego do Monsores e o respectivo aterro. Esperamos ter todo o trecho concluido até Junho do corrente anno.

Assentamento da linha—Da estação de Barão de Vassouras a Cidade do mesmo nome já está a linha assente, trabalho este feito pela residencia do centro (5.ª Divisão), e dirigido pelo engenheiro Martins Costa. Tratamos agora de assentar a linha de Portella para Palmas.

Estação — Está concluida a estação de Vassouras, na cidade do mesmo nome.

Prolongamento do Ramal da União Valenciana

Foi feita a transformação para a bitola de 1m.00 entre as estações de Juparanã e Valença, sendo corrida uma variante pela garganta do ESTEVES na extensão de 2.400 metros, cujo serviço de terraplenagem ficou terminado, havendo encurtamento e melhoria das condições technicas da linha.

Ramal de Rio Preto a Santa Rita

A situação dos trabalhos em 31 de Dezembro de 1912 era o seguinte: A linha estava em construcção da estaca 0 á estaca 1.370; dessa estaca

até Santa Rita de Jacutinga, foram abandonados os estudos feitos com a rampa maxima de $0^m,012$ para se proceder a novos estudos com a rampa 0,025.

A linha em construcção, na extensão total de 27.340 metros, tem 36 °/₀ de alinhamentos curvilineos, rampas maximas de $0^m,01$ e raios minimos de $109^m,98$.

TAREFA n. 1. (ESTACA 0 A 211)

Kilometros extremos da tarefa 0 e...	$4^k,220$
Estensão da tarefa.....	$4^k,220$
Roçada em capoeira.....	30.000 metros quadrados
Terra.....	$22.338^{m3},435$
Molledo.....	$9.499^{m3},910$
Schisto.....	$1.919^{m3},180$
Pedra solta.....	$3.974^{m3},050$
Rocha.....	$3.995^{m3},320$
Obras d'arte:	
Excavação.....	$1.891^{m3},510$
Cubo das alvenarias.....	$2.599^{m3},656$

Os trabalhos desta tarefa ficaram terminados, tendo-se procedido á medição final em Junho.

TAREFA n. 2. (ESTACA 211 A 511)

Kilometro extremos da tarefa.....	$4^k,220$ e $10^k,220$
Extensão da tarefa	seis kilometros
Roçada em capoeira.....	$2.230^{m3},00$
Destocamento	$2.100^{m3},00$
Excavação	—
Terra.....	$35.310^{m3},664$
Molledo.....	$3.804^{m3},332$
Schisto.....	$1.229^{m3},194$
Pedra solta.....	$873^{m3},088$
Rocha.....	$1.595^{m3},230$
Obras d'arte:	
Excavação.....	$557^{m3},913$
Cubo das alvenarias.....	$691^{m3},058$ ($755^{m3},106$
Concreto.....	$64^{m3},048$ (

TAREFA n. 3. (ESTACA 511 A 740)

Kilometros extensos da tarefa.....	$10^k,220$ e $14^k,800$
Extensão da tarefa.....	4.580 metros
Destocamento	$51^{m2},00$
Excavação:	
Terra.....	$12.583^{m3},421$
Molledo.....	$3.416^{m3},557$
Schisto.....	$165^{m3},700$
Pedra solta.....	$3.100^{m3},922$
Rocha	$189^{m3},062$
Obras d'arte:	
Excavação.....	$515^{m3},811$
Cubo das alvenarias.....	$585^{m3},680$

TAREFA n. 4 (ESTACA 740 A 1.370)

Kilometros extremos da tarefa.... 14k,800 a Santa Rita.
Extensão da tarefa 22k.200

Excavação:

Terra.....	24.218m3,303
Molledo.....	2.028m3,146
Pedra solta.....	187m3,553
Rocha.....	33m3,656

Obras d'arte:

Ainda não foi iniciada a construcção de obras d'arte.

Itacurussá a Angra

1.ª RESIDENCIA

Estudos — A locação desta linha muito tem modificado o respectivo projecto. foram supprimidos os tuneis, ficando a linha pelo litoral e com movimento muito mais leve.

Construcção — A construcção está atacada em toda a extensão, por pequenas tarefas, do modo seguinte:

1.º Trecho — Estaca 0 a 100. O serviço tem sido feito com morosidade; esperamos concluir até fim de Junho do corrente anno.

2.º Trecho — Estaca 100 a 200. Procede-se agora a medição final.

3.º Trecho — Estaca 200 a 300. Serviço muito moroso, tendo sido um dos primeiros atacados.

4.º Trecho — Estacas 300 a 400. Os trabalhos deste trecho estão sendo executados com morosidade por deficiencia de pessoal habilitado. A conclusão destes trabalhos só poderá ser feita em Junho proximo futuro.

5.º e 6.º Trechos—Estacas 400 a 600—Iniciados os serviços foram paralysados por terem adoecido quasi todos os trabalhadores, atacados pelas febres.

7.º Trecho — Estacas 600 a 700 — Os serviços seguem com regularidade tudo fazendo crer que em Junho proximo futuro estejam concluidos.

8.º Trecho — Estacas 700 a 1.037+14 — Os trabalhos têm tido moroso seguimento, sendo o principal motivo o já apontado para os demais: a falta de pessoal.

9.º Trecho — Estacas 735 a 760 — Serviço agora iniciado; pouco andamento.

9.º Trecho, bis — Estacas 760 a 860 — Serviço muito bem iniciado, proseguindo com relativa presteza, tiveram entretanto uma pequena parada por desavença entre o tarefeiro e o respectivo preposto. Recomeçado agora, devem concluir os dois unicos cortes que faltam e o muro de arrimo na praia de Mangaratiba, trabalhos estes que em 4 mezes devem estar concluidos.

10.º Trecho — Estacas 860 a 960 — Apenas iniciado, o serviço foi paralysado. Já foi notificado o terefeiro.

11.º Trecho — Estacas 960 a 1.060 — Serviço atacado regularmente. Proseguem os trabalhos deste trecho com regular actividade e é provavel que antes de Junho proximo estejam terminados.

12.º Trecho — Estacas 1.060 a 1.160 — Os trabalhos deste trecho proseguem com regular actividade e é provavel que estejam ultimados até Março.

13.º Trecho — Estaças 1.160 a 1.235 — Não foi feita medição por estarem os trabalhos paralysados desde 30 de Junho, tendo sido apenas embocado um córte. N'este trecho, devido a inactividade do tarefeiro foi feita a modificação da travessia do rio S. Braz e supprimido o tunnel contiguo e entregue a respectiva ordem de serviço n. 110.

14.º Trecho — Estacas 1.235 a 1.285 — Prosegue-se este pequeno trecho com regular actividade e é provavel estar concluido antes de Junho.

15.º Trecho — Estacas 1.285 a 1.360 — Não foi feita medição por não terem ainda sido iniciados os trabalhos cujas notas foram dadas com a ordem de serviço n. 78 de 5 de Junho e entregues a 26 de Agosto.

16.º Trecho — Estacas 1.360 a 1.400.

17.º Trecho — Estacas 1.400 a 1.500 — Proseguem os trabalhos deste trecho muito vagarosamente.

Ainda não foram iniciados os serviços nos trechos das estacas 1.500 a 1.900.

Ramal de Itacurussá

2.ª RESIDENCIA

Estudos — Os serviços desta Residencia foram iniciados a 15 de Março.

Como na 1.ª Residencia muitas têm sido as variantes estudadas melhorando consideravelmente o traçado.

Trecho de Angra para Jacarehy.

A primeira variante partiu da estaca 0 e foi levada até 37+14,8.

A segunda em Monsoaba no trecho comprehendido entre as estacas 796+11 e 621+19,06.

Trecho de Jacarehy para Angra.

Ao verificar-se o nivelamento da locação no decorrer do serviço, foi necessario fazer-se uma modificação na linha, no trecho comprehendido entre as estacas 2.108+5.

O movimento desta variante foi evitar uma grande extensão de linha que só poderia levar a effeito em viaducto; reduzir toda a linha do projecto em córtes de meia encosta e melhorar as condições technicas da linha pelo accrescimo da curva de 181^{m3},03 para 191,07 com desenvolvimento necessario á respectiva tangente.

Além das variantes mencionadas, outras de iguaes conveniencias technicas e economicas estão sendo estudadas. Entre ellas uma que já se acha em projecto refere-se a passagem pelo contorno da cidade de Angra a partir da estaca 145 da locação a 251+10,40=205+14,0.

O objectivo desta variante é a suppressão do tunel n. 3 comprehendida entre as estacas 164 e 188, devido ás pessimas condições em que terá de ser embocado pelo lado da Mombassa; em rocha decomposta, profundamente infiltrada, além de ser por esse lado embocado em seguimento de um corte de 160 metros, sobre a media de 12 metros de altura todo em lama, pedra solta e passando, além disso um corrego acima do «grade», da linha.

Além desses serviços, em obediencia a ordem verbal relativa á passagem da linha, no ramal de Angra pela encosta da ponte do Leme, onde está sendo construida a bateria para a defeza da costa (Ilha Grande, Jacuacanga, Angra dos Reis etc)., cumpre-me communicar-vos que o residente entendeu-se a respeito com o Capitão Rosalvo Mariano da Silva, engenheiro militar, encarregado pelo Ministerio da Guerra da construcção d'essa bateria.

Esse illustre militar convencido de que nenhum inconveniente haverá para a referida bateria (situada na altitude de 84^{m}) na passagem da linha, na

altitude de 14 metros pela ponta do Leme, em quanto a linha ferrea ficará comprehendida no angulo morto dos seus canhões, limitou-se a pedir em 1° logar uma passagem inferior, esconsa, de 2 metros de vão e 2,^{m}22 de altura na estaca 2515+17,70 onde a nossa linha atravessará obliquamente (formando um angulo de 34°) a linha do trolly que serve para transportar do mar para a referida bateria, canhões, munições etc. e em 2° logar, uma parada com um desvio morto na estaca 2579, para os serviços da bateria depois de concluido o ramal.

No intuito de satisfazer esses naturaes e rasoaveis pedidos, foi examinado o terreno em companhia do referido engenheiro militar e, com elle combinado satisfazel-os, pois são ambos faceis de serem executados.

No cruzamento da nossa linha em tangente com a linha da bateria o aterro tem apenas 2 metros e 22 centimetros de altura o que reduz a passagem inferior a um simples boeiro aberto de 2 metros de vão.

Quanto a parada com o competente desvio morto na estaca 2579 é facilima a sua execução, pois, a altura do corte n'essa estaca é apenas de 0,14 sendo de 0,94 na estaca 2579+10 e havendo na estaca 2580 um aterro de 1,17 de altura.

Além disso a parada ficará em tangente e em nivel na cota 14.00.

Nenhuma outra exigencia foi feita pelo referido engenheiro militar o qual tem ordem de não consentir em zona alguma, da bateria, construcções, isto é, entre as estacas 2528 e 2575, na extensão de 940 metros.

Devo communicar-vos que ordenei que não se iniciasse serviço algum no referido trecho até segunda ordem, e para que a construcção do leito não fique muito atrazada nesse ponto, prejudicando interesses do empreiteiro, peço-vos as providencias necessarias afim de que o Sr. Capitão encarregado das obras da bateria, receba do Ministerio da Guerra, ordens que o autorizem a permittir a construcção do ramal de Angra na zona da bateria da ponta do Leme, entre as estacas 2528 e 2375.

Construcção — Trabalhos preparatorios:

Foi preparada uma faixa de	215842,^{m2}00

Terraplenagem:

Preparo de leito e caminhos de serviço.....	45959,^{m3}312
Excavação para fundação de obras d'arte.....	2746,^{m}569

Obras d'arte.

Foram construidas as seguintes:

Boeiros simples capeados.....	4
Boeiros duplos.....	4
Total.....	8
Muro de arrimo.....	1
Além d'esses serviços já foi embocado um tunel cubando em rocha.....	17908^{m3},0

Estes trabalhos estão sendo executados por pequenas tarefas.

Trafego

2ª DIVISÃO

Reclamações

Durante o anno foram apresentadas por perdas, extravios, faltas, incendios e avarias, diversas reclamações na importancia de 179:201$245; passaram do anno anterior 327, importando em 80:933$305 o que faz o total de 824 sommando 260:134$550. Durante o mesmo periodo foram liquidadas 204 no valor de 88:500$296, de modo que, passaram para serem apuradas no corrente anno 620 correspondendo a 171:634$254, como detalhadamente se vê no seguinte quadro:

Discriminação	Quantidade	Importancia
Perdas e extravios	331	73:431$497
Faltas	103	10:670$306
Incendios	31	75:016$520
Avarias	32	20:082$922
	497	179:201$245
Passaram do anno anterior:		
Perdas e extravios	289	65:132$596
Faltas	38	15:800$709
	327	80:933$305
Liquidadas:		
Com indemnisação integral	102	7:020$564
Reduzidas	37	1:494$820
Indeferidas	58	62:436$097
Archivadas	7	1:190$450
Importancia da reducção	—	16:358$365
	204	88:500$296
Ficaram em processo:		
Perdas e extravios	554	126:635$192
Avarias	66	44:999$062
	620	171:634$254
Resumo:		
Entraram	497	179:201$245
Passaram do anno anterior	327	80:933$305
Foram liquidadas	204	88:500$296
Ficaram em processo	620	171:634$254

Estações e paradas inauguradas durante o anno de 1912

No dia 26 de Fevereiro foram inauguradas as paradas ENGENHEIRO DUNHAM e ENGENHEIRO CARVALHAES, tendo cada uma o seguinte pessoal: um conferente e dois guarda-chaves.

Nessa data passou a ser substituida a parada de OSORIO pela de COROAS.

No dia 25 de Julho foi reaberta ao trafego a parada SERGIO DE MACEDO, no kilometro 317, 515, entre as estações de EWBANK e PALMYRA com o seguinte pessoal: um conferente e dois guarda-chaves.

Foram abertas ao trafego, no dia 1 de Agosto, a parada S. BENTO, no kilometro 653, 693 e a estação de SANTA BARBARA no kilometro 659, 693 do ramal de Caethé, tendo a primeira um conferente de 3ª classe e um guarda-chaves de 3ª e a segunda um agente de 4ª e dois guarda-chaves de 3ª classe.

Dia 23, a partir dessa data o serviço da estação de COROAS ficou subordinado a de RIO BONITO e o de MARAMBAIA a de COMMERCIO, ficando ambas, para effeito de despachos subordinadas ao regimen das paradas da Linha Auxiliar que não têm empregados.

No dia 1 de Setembro, foi aberta ao trafego a parada já existente no kilometro 192 entre PARAHYBA e ENTRE RIOS, ficando o pessoal fixado em um conferente e dois guarda-chaves e um telegraphista.

Foi ainda inaugurada a parada ENGENHEIRO TRINDADE, no kilometro 45,320 no ramal de Santa Cruz, entre CAMPO GRANDE e PACIENCIA; sendo o pessoal um conferente de 2ª classe, um de 3ª, dois telegraphistas de 4ª e quatro guarda-chaves de 3ª classe.

Dia 22 de Novembro, foi aberta ao trafego a parada SANTA CECILIA, no kilometro 113,000 do Ramal de S. Paulo, entre BARRA DO PIRAHY e VARGEM ALEGRE, com o seguinte pessoal: um conferente, um telegraphista e dois guarda-chaves.

No dia 15, foram inauguradas as paradas CAPITÃO EDUARDO e PERIPERY áquella no kilometro 601,824, entre GENERAL CARNEIRO e RIO DAS VELHAS, e esta entre MATTOSINHOS e PRUDENTE, no kilometro 660,414. Pessoal de cada uma: um conferente, um telegraphista e dois guarda-chaves.

Desvios inaugurados e estações que mudaram de nome durante o anno de 1912.

23 de Janeiro—Foi aberto ao trafego o desvio construido no kilometro 85, da segunda residencia da Linha Auxiliar.

25 de Janeiro—Passou a denominar-se OLIVEIRA FORTES a estação LIVRAMENTO.

22 de Abril—Passou a denominar-se SIMPLICIO a estação de CONCEIÇÃO, no ramal de Porto Novo.

23 de Setembro—Foi inaugurado e aberto ao trafego de mercadorias, nos termos do art. 173 das Condições Regulamentares, o desvio da fabrica de tecidos na estação de BARRA DO PIRAHY.

22 de Outubro—Foi aberta ao trafego, para despachos de mercadorias, tambem nos termos do art. 173 das Condições Regulamentares, o desvio da pedreira de COSTA BARROS, na Linha Auxiliar.

DESPEZAS DO TRAFEGO

A despeza com esta Divisão importou em 7.436:882$808, sendo com pessoal 6.857:330$425 e com o material 579:552$383.

Em parallelo com iguaes dados relativos ao anno de 1911, verifica-se as differenças e porcentagens seguintes:

DESIGNAÇÃO	1912		1911		DIFFERENÇAS EM 1912
	VERBAS	%	VERBAS	%	
Pessoal	6.857:330$425	92,20	7.837:837$310	90,32	— 980:506$975
Material....	579:552$383	7,80	839:120$358	9,68	— 259:567$975
Total...	7.436:882$808	100,00	8.676:957$668	100,00	— 1.240:074$860

Na verba pessoal em 1912 não estão incluidos 20:848$000 importancia despendida com a 4ª Divisão e com a Rêde Sul Mineira, por serviços prestados ao Trafego nas estações de Maritima, Cruzeiro e Cachoeira.

As verbas relativas ao anno de 1912, incluidos os 20:848$000, discriminam-se da seguinte forma:

DESIGNAÇÕES	PESSOAL			MATERIAL			TOTAL		
	1m,60	1m,00	L. AUXILIAR	1m,60	1m,00	L. AUXILIAR	1m,60	1m,00	L. AUXILIAR
Escriptorio...	325:2968803	16:7228250	32:7908630	57:5638874	7:9218745	27448666	386:8629477	24:6439995	33:0658296
Estações.....	5.156:4668896	412:6428881	545:1178077	488:0708214	16:9666497	6:0768588	5.644:5458109	429:0108478	551:1948210
Eventuaes...	185:1468459			3:2728754			188:4196243		
Totaes .	5.670:9138967	429:3668131	577:5968707	548:9038842	24:2868242	6:3518199	6.219:9268929	453:6536373	584:2486906

Movimento, Telegrapho e Illuminação

3ª DIVISÃO

Movimento

MOVIMENTO DE TRENS

O serviço de movimento de trens de suburbios, de pequeno percurso, correu com regularidade, muito concorrendo para o bom desempenho de todo trabalho as linhas circulares da Central e de Bangú, e bem assim a duplicação das linhas entre Deodoro e aquella ultima estação.

O percurso dos trens passou :

de 11.295.325 kilometros em 1910
a 12.708.066 » » 1911
a 12.331.700 » » 1912

O percurso dos vehiculos passou :

de 186.420.914 kilometros em 1910
a 197.094.157 » » 1911
a 195.383.309 » » 1912

Trens kilometros de diversas especies em cada uma das secções e ramaes durante o anno de 1912.

SERVIÇOS	SUBURBIOS		Viajantes do interior		Mixtos	Cargas	TOTAES EM :	
	Ordinarios	Extraord.	Ordinarios	Extraord.			1912	1911
BITOLA DE 1m,60								
1ª Secção	1.138.264	3.636	1.384.466	8.136	58.560	351.089	2.944.151	3.098.429
2ª »	.....	.....	232.420	3.850	33.672	247.352	517.294	564.844
3ª »	.....	.....	268.740	5.902	132.820	222.800	630.262	668.532
4ª »	.....	.....	244.620	4.641	70.222	254.614	574.097	631.054
5ª »	.....	.....	433.012	9.670	323.828	544.827	1.311.337	1.347.974
6ª »	.....	.....	26.156	417	.....	32.382	58.955	52.131
Ramal de Santa Cruz	.....	.....	554.170	2.793	24.250	94.103	675.316	719.195
» » Itacurussá	.....	.....	172	54	43.321	620	44.167	33.346
» » Paraiamby	.....	.....	40.298	241	.....	280	40.819	43.542
» » S. Paulo	26.352	.....	1.162.994	13.743	638.545	665.960	2.507.594	2.888.240
» » Ouro Preto	.....	.....	.....	.....	.....	3.594	3.594	2.015
Total da bitola de 1m,60	1.164.616	3.636	4.347.048	49.447	1.325.218	2.417.621	9.307.586	10.049.302
BITOLA DE 1m,00								
6ª Secção	.....	.....	224.854	17.082	288.394	298.925	829.255	778.333
7ª »	.....	.....	240.769	7.670	308.776	23.609	580.824	559.820
Linha Auxiliar	383.918	531	248.306	1.036	280.462	320.942	1.235.195	820.005
Ramal de Bello Horizonte	.....	.....	21.548	266	43.806	4.754	70.374	63.706
» » Santa Barbara	.....	.....	.....	113	74.506	800	75.419	82.992
» » Piranga	.....	.....	.....	216	18.980	260	19.456	9.414
» » Rio das Flores	.....	.....	.....	.....	39.573	252	39.845	8.633
» » Ouro Preto	.....	.....	59.964	1.680	59.342	.....	120.986	124.639
Total da bitola de 1m,00	383.918	531	795.441	28.063	1.113.839	649.542	2.971.354	2.447.542
BITOLA DE 1m,10								
Valenciana	.....	.....	317	70	45.220	7.163	52.770	19.610
Total geral	1.548.534	4.167	5.143.806	77.580	2.484.277	3.074.326	12.331.710	12.516.454

Kilometros percorridos p

SERVIÇOS

1ª SECÇÃO

Nos trens de suburbios e especiaes.....
» » » viajantes » » .....
» » mixtos.....

Somma.....

2ª SECÇÃO

Nos trens de viajantes e especiaes.....
» » mixtos .....

Somma.....

3ª SECÇÃO

Nos trens de viajantes e especiaes.....
» » mixtos.....

RAMAL DE SANTA BARB

Nos trens de viajantes e especiaes.....
» » mixtos..... .....

Somma.....

RAMAL DE PIRANGA

Nos trens de viajantes e especiaes.....
» » mixtos.....

Somma .....

RAMAL DE RIO DAS FL

Nos trens mixtos.....

Somma.....

Total da bitola de 1m,00 .....

RAMAL VALENCIAN

Nos trens de viajantes e especiaes.....
» » mixtos.....

Somma e total da bitola de 1m

Total em 1912.....
Total em 1911.....

Differença para menos.....

SU.....
SC.....
SM.....
EP.....
M.....
MF.....
MO.....
SA.....

Kilometros percorridos pelos carros de viajantes durante o anno de 1912

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE				
	1ª classe	2ª classe	Dormitorio	Correio e Chefe	TOTAL
1ª SECÇÃO					
Nos trens de suburbios e especiaes	7.185.014	9.524.768		—	16.710.082
» » viajantes » »	6.214.633	5.773.140	517.772	561.852	13.067.403
» » mixtos	71.680	71.680	—	—	143.360
Somma	13.472.227	15.369.164	517.772	561.852	29.921.425
2ª SECÇÃO					
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]	411.958	344.044	397.834	[illegible]
» » mixtos	[illegible]	38.164	—	—	[illegible]
Somma	920.265	450.102	344.044	397.834	2.112.245
3ª SECÇÃO					
Nos trens de viajantes e especiaes	844.310	665.200	157.282	411.946	[illegible]
» » mixtos	131.566	132.140	—	—	263.706
» » de cargas e especiaes	65.880	65.880	—	—	131.760
Somma	[illegible]	[illegible]	157.282	411.946	[illegible]
4ª SECÇÃO					
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]	556.178	141.633	443.540	1.971.266
» » mixtos	[illegible]	66.372	—	—	132.744
» » de cargas	[illegible]	58.100	—	—	116.800
Somma	934.620	680.650	141.633	443.540	2.221.749
5ª SECÇÃO					
Nos trens de viajantes e especiaes	1.201.501	847.034	301.810	711.506	[illegible]
» » mixtos	342.318	342.318	—	—	684.636
» » de cargas	130.080	130.080			260.160
Somma	1.673.899	1.319.432	301.810	711.506	[illegible]
6ª SECÇÃO					
Nos trens de viajantes e especiaes	113.888	57.725	67.864	70.496	309.973
Somma	113.888	57.725	67.864	70.496	309.973
RAMAL DE SANTA CRUZ					
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]	3.166.510		34.869	6.095.011
» » mixtos	44.444	44.444	—	—	88.888
Somma	[illegible]	3.210.954	—	34.869	6.184.799
RAMAL DE ITACIUBSSA					
Nos trens de viajantes e especiaes	5.301	4.860	—	—	10.161
» » mixtos	165.881	181.153	—	—	347.034
Somma	171.182	186.013	—	—	357.195
RAMAL DE PARACAMBY					
Nos trens de viajantes e especiaes	147.756	[illegible]	—	—	312.512
Somma	147.756	[illegible]	—	—	312.512
RAMAL DE S. PAULO					
Nos trens de suburbios e especiaes	[illegible]	[illegible]	—	—	104.852
» » » viajantes » »	[illegible]	[illegible]	2.413.372	1.696.034	[illegible]
» » mixtos	[illegible]	[illegible]			1.960.341
» » de cargas	[illegible]	[illegible]	—	—	231.068
Somma	[illegible]	[illegible]	2.413.372	1.696.034	13.293.751
Total da bitola de 1m,00	26.[illegible].022	25.[illegible]	3.947.677	4.388.083	61.257.375
6ª SECÇÃO					
Nos trens de viajantes e especiaes	761.868	442.620		216.006	1.419.494
» » mixtos	426.104	426.104		—	852.208
Somma	1.187.972	867.784	—	216.006	2.271.822
7ª SECÇÃO					
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]	[illegible]	—	239.925	1.103.150
» » mixtos	[illegible]	[illegible]	—	—	773.438
Somma	[illegible]	[illegible]	—	239.925	1.936.588
LINHA AUXILIAR					
Nos trens de suburbios e especiaes	709.656	2.291.008	—	—	2.991.664
» » » viajantes » »	607.937	494.421	—	351.156	1.453.514
» » mixtos	268.032	[illegible]	—	—	536.064
Somma	1.585.625	3.044.451	—	351.156	4.981.232
RAMAL DE OURO PRETO					
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]	[illegible]		21.466	136.287
» » mixtos	[illegible]	[illegible]	—	—	206.168
Somma	160.630	161.000		21.466	343.155
RAMAL DE BELLO HORIZONTE					
Nos trens de viajantes	[illegible]	36.770	—	20.829	147.[illegible]
» » mixtos	88.110	87.510	—		175.620
Somma	178.244	124.280		20.829	323.353
RAMAL DE SANTA BARBARA					
Nos trens de viajantes e especiaes	302		—	—	302
» » mixtos	135.[illegible]	137.216	—	—	272.368
Somma	135.454	137.216	—	—	272.670
RAMAL DE PIRANGA					
Nos trens de viajantes e especiaes	—	408	—	—	408
» » mixtos	19.318	19.318	—	—	38.636
Somma	19.318	19.781	—	—	39.102
RAMAL DE RIO DAS FLORES					
Nos trens mixtos	57.524	58.204	—	—	115.728
Somma	57.524	58.204	—	—	115.728
Total da bitola de 1m,00	4.183.960	5.250.290	—	849.442	10.283.650
RAMAL VALENCIANA					
Nos trens de viajantes e especiaes	45	45	—	—	90
» » mixtos	86.710	79.861		—	166.571
Somma e total da bitola de 1m,10	86.755	79.906	—	—	166.661
Total em 1912	31.208.746	31.313.738	3.947.677	5.237.525	71.707.686
Total em 1911	32.551.699	32.449.489	4.087.408	5.501.383	74.589.979
Differença para menos	1.342.953	1.135.751	139.731	263.858	2.882.293

TRENS SUPPRIMIDOS

PREFIXO	Quantidade de trens
SI	212
SO	82
SM	21
LP	730
M	4
MP	191
MO	134
SAO	108
Somma	1.482

Kilometros percorridos
diversas, Ar

SERVIÇOS

1ª SECÇÃO

Nos trens de suburbios e especiaes.....
» » » viajantes.....
» » mixtos.....
» » de cargas e especiaes.....

Somma.....

2ª SECÇÃO

Nos trens de viajantes e especiaes.....
» » mixtos.....
» » mixtos.....
» » de cargas e especiaes.....

Somma.....

RAMAL DE SANTA BARBARA

Nos trens mixtos.....
» » de cargas e especiaes.....

Somma.....

RAMAL DE PIRANGA

Nos trens de viajantes e especiaes.....
» » mixtos.....

Somma.....

RAMAL DO RIO DAS FLORES

Nos trens mixtos.....
» » de cargas e especiaes.....

Somma.....

Total da bitola de 1,m00.....

BITOLA DE 1m,10

RAMAL DA VALENCIANA

Nos trens mixtos.....

Somma.....

Total em 1912.....
Total em 1911.....

Differença em 1912.....

SU.....
SC.....
SM.....
EP.....
M.....
MF.....
MO.....
SA.....

Kilometros percorridos pelos vagões de Bagagem, Leite, Minerio, Mercadorias diversas, Animaes e Vasios durante o anno de 1912.

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE: Bagagem	Leite	Minerio	Mercadorias diversas	Animaes	Vasios	TOTAL
1ª SECÇÃO							
Nos trens de suburbios e especiaes	1.248.563	-		750	1.027	2.873	1.253.824
» » viajantes	2.470.180	190.248		61.720	174.931	108.961	3.005.440
» » mixtos	197.420			540.322	234.808	81.300	1.059.850
» » de cargas e especiaes			774.073	7.407.697	1.197.421	2.131.504	11.511.195
Somma	3.916.163	190.248	774.073	8.016.494	1.608.187	2.324.638	16.830.315
2ª SECÇÃO							
Nos trens de viajantes e especiaes	591.846	180.692		74.264	142.760	51.434	950.936
» » mixtos	115.155	—		500.380	140.198	38.040	794.253
» » de cargas e especiaes			577.050	5.077.976	1.401.141	1.102.314	8.218.481
Somma	617.001	180.692	577.050	5.652.620	1.683.049	[illegible]	9.963.670
3ª SECÇÃO							
Nos trens de viajantes e especiaes	455.004	103.640		107.522	194.214	1.482	1.061.818
» » mixtos	293.300		—	1.430.016	321.020	398.804	2.443.140
» » de cargas e especiaes			1.081.262	4.092.688	702.954	808.977	6.775.881
Somma	748.304	103.646	1.081.262	5.630.226	1.218.188	1.340.213	10.280.839
4ª SECÇÃO							
Nos trens de viajantes e especiaes	484.484	151.100		226.220	197.215	48.830	1.107.939
» » mixtos	122.540	—	-	178.520	180.228	123.124	904.712
» » de cargas e especiaes			1.000.000	4.439.286	673.428	938.328	6.658.042
Somma	607.024	151.100	1.000.000	4.844.326	950.871	1.111.282	8.670.693
5ª SECÇÃO							
Nos trens de viajantes	705.707	196.602		111.806	395.612	80.513	1.490.230
» » mixtos	599.895	—	-	1.718.778	535.700	477.357	3.331.700
» » de cargas e especiaes			1.881.969	5.802.577	745.930	1.360.514	9.790.990
Somma	1.305.602	196.602	1.881.969	7.633.161	1.677.214	1.918.384	14.612.932
6ª SECÇÃO							
Nos trens de viajantes e especiaes	61.528		—	15.256	1.210	5.610	83.640
» » cargas e especiaes	—		341.500	168.036	8.050	98.558	616.720
Somma	61.528	—	341.500	183.292	9.866	104.168	700.360
RAMAL DE SANTA CRUZ							
Nos trens de viajantes e especiaes	1.022.074		-	13.370	8.302	41.090	1.084.836
» » mixtos	86.018			204.132	76.032	54.166	420.348
» » de cargas e especiaes				971.338	805.215	1.277.358	3.053.911
» Somma	1.108.092			1.188.840	890.209	1.372.614	4.559.754
RAMAL DE ITACURUSSA							
Nos trens mixtos	118.854		—	75.192	41.410	26.044	261.500
Somma	118.854			75.192	41.410	26.044	261.500
RAMAL DE PARACAMBY							
Nos trens de viajantes e especiaes	49.720			18.615	3.888	12.522	85.008
» » » cargas e especiaes	-			170	—	240	410
Somma	49.720	—	—	19.045	3.898	12.762	85.418
RAMAL DE SÃO PAULO							
Nos trens de suburbios e especiaes	[illegible]	-	—	396	—	211	[illegible]
» » » viajantes e especiaes	1.[illegible]	142.912		[illegible]	767.807	[illegible]	3.518.998
» » mixtos	1.4[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	2.144.558	[illegible]	[illegible]
» » de cargas e especiaes		114.870	-	14.[illegible]	3.014.510	[illegible]	[illegible]
Somma	3.483.878	331.572	—	19.142.531	5.926.884	6.593.617	[illegible]
RAMAL DE OURO PRETO							
Nos trens de cargas e especiaes	—		20.053	[illegible]			42.417
» Somma			20.053	[illegible]	—	-	42.417
Total geral da bitola de 1m,60	12.016.168	1.243.050	5.688.513	52.[illegible]	14.010.672	16.065.080	101.486.396
8ª SECÇÃO							
Nos trens de viajantes e especiaes	248.767	—	-	[illegible]	1.840	22.281	339.052
» » mixtos	668.100	-	—	2.189.[illegible]	496.020	507.821	3.861.915
» » de cargas e especiaes	—	—	—	2.729.[illegible]	89.664	906.508	3.725.389
Somma	916.867	—	-	4.973.955	588.124	1.436.610	7.917.656
7ª SECÇÃO							
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]	-	—	[illegible]	65.088	[illegible]	[illegible]
» » mixtos	[illegible]	—	-	1.976.132	427.658	512.291	[illegible]
» » de cargas e especiaes		—	-	[illegible]	154.558	27.157	[illegible]
Somma	957.549	-	-	2.[illegible]	647.804	578.825	[illegible]
LINHA AUXILIAR							
Nos trens de suburbios e especiaes	505.690	—	—	-		362	[illegible]
» » » viajantes e especiaes	357.229	129.237	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	781.374
» » mixtos	606.342	132.176	—	1.[illegible]	[illegible]	547.[illegible]	3.[illegible]
» » de cargas e especiaes	-	-	—	[illegible]		[illegible]	3.[illegible]
Somma	1.469.261	261.413	-	[illegible]	[illegible]	[illegible]	8.450.949
RAMAL DE OURO PRETO							
Nos trens de viajantes e especiaes	80.094	—	—	[illegible]	7.708	[illegible]	99.706
» » mixtos	128.808	—		62.970	5.580	34.097	236.145
» » de cargas e especiaes	—	—	—	9.003	780	5.476	15.859
Somma	208.902	-		82.381	14.068	46.269	351.710
RAMAL DE BELLO HORISONTE							
Nos trens de viajantes e especiaes	24.661	-	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » mixtos	87.764	—	—	157.[illegible]	70.410	108.525	417.390
» » de cargas e especiaes	—	—		2.[illegible]	5.480	17.175	34.095
Somma	105.428		-	190.[illegible]	77.[illegible]	129.150	[illegible]
RAMAL DE SANTA BARBARA							
Nos trens mixtos	138.518	—	-	109.285	71.138	44.867	364.108
» de cargas e especiaes	-		-	6.955	..	98	7.053
Somma	138.518		-	116.240	71.438	44.965	371.161
RAMAL DE PIRANGA							
Nos trens de viajantes e especiaes	—		—	310	—	310	620
» » mixtos	31.002	—	—	14.248	42.276	5.930	93.456
Somma	31.002		—	14.558	42.276	5.640	94.076
RAMAL DO RIO DAS FLORES							
Nos trens mixtos	74.313	—	—	57.956	37.398	16.360	186.027
» » de cargas e especiaes	—	-	—	54	—	140	194
Subtotal	74.313	—	—	58.010	37.398	16.500	186.221
Total da bitola de 1m,60	3.902.530	201.413	-	11.917.138	2.297.295	3.793.077	22.171.453
BITOLA DE 1m,10							
RAMAL DA VALENCIANA							
Nos trens mixtos	-	—	—	22.048	68	7.373	29.489
Somma		-	—	22.048	68	7.373	29.489
Total em 1912	1.[illegible]	1.505.363	5.688.513	64.401.199	16.308.035	19.865.530	123.687.238
Total em 1911	18.674.180	1.206.763	7.943.382	52.436.020	17.294.052	24.949.581	1.2.024.178
Differença em 1912	2.755.082	298.600	2.254.869	11.965.179	986.017	5.084.051	1.663.160

TRENS SUPPRIMIDOS

PREFIXO	Quantidade de trens
SE	212
SP	82
SM	21
EP	730
SL	1
SU	191
MO	134
SA	108
Somma	1.842

Carros kilometros percorridos durante o anno de 1912

SERVIÇOS	1ª Classe	2ª Classe	Dormitorio	Correio e chefe	Total	[illegible]	Leite	Minerio	[illegible]	Animaes	Vazios	Total	Total geral
Bitola de 1m,00:													
Suburbios — Central	7.185.914	[illegible]	—	—	10.710.682	1.248.565	—	—	[illegible]	1.627	[illegible]	1.253.824	17.964.506
Suburbios — R. de S. Paulo	52.416	52.416	—	—	104.832	26.070	—	—	500	—	231	26.897	131.729
Somma	7.238.330	9.577.184	—	—	10.815.514	1.274.635	—	—	1.355	1.627	3.104	1.280.721	18.096.235
Viajantes. 1ª Secção	6.214.6[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2.470.180	[illegible]	—	[illegible]	174.331	168.961	[illegible]	16.072.849
2ª »	877.7[illegible]	411.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	501.846	180.692	—	74.264	132.700	51.434	950.936	2.983.418
3ª »	811.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	465.004	193.046	—	[illegible]	194.214	61.412	1.061.818	3.170.502
4ª »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	484.484	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	48.830	1.107.939	3.082.144
5ª »	1.201.561	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	705.797	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.490.230	4.582.081
6ª »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	61.528	-	—	[illegible]	1.216	[illegible]	81.640	393.613
Ramal de Santa Cruz	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	1.022.071		—	13.379	8.362	41.090	1.084.905	7.180.816
» » Paracambv.	117.[illegible]	104.[illegible]			312.512	49.729	—	—	18.878	3.888	12.522	85.008	397.520
» » Itacurussá	[illegible]	[illegible]	-	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	10.161
» » S. Paulo	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.696.034	[illegible]	1.994.770	142.912	—	250.264	767.807	[illegible]	3.518.908	14.567.528
Somma	17.507.405	[illegible]	3.047.677	4.388.083	[illegible]	7.745.403	[illegible]	—	939.315	1.885.245	763.667	12.388.920	52.440.692
Mistos. 1ª Secção	71.680	[illegible]	—	—	[illegible]	195.429	—	—	546.322	234.808	81.300	1.059.850	[illegible]
2ª »	42.459	[illegible]	—	-	[illegible]	[illegible]	—	—	500.380	140.108	38.610	794.253	[illegible]
3ª »	[illegible]	[illegible]	—	—	[illegible]	[illegible]	—	—	1.430.016	331.020	398.804	2.443.040	[illegible]
4ª »	[illegible]	[illegible]	—	-	[illegible]	[illegible]	—	—	478.820	180.228	123.124	904.712	1.037.456
5ª »	342.318	342.318	—	—	[illegible]	599.[illegible]	-	—	1.718.778	535.706	477.357	3.331.706	4.016.342
Ramal de Santa Cruz	44.444	44.444		—	[illegible]	[illegible]	—	—	204.192	76.632	54.166	420.948	509.836
» » Itacurussá	[illegible]	181.153	—	-	[illegible]	115.554		—	75.192	41.416	26.044	261.506	608.540
» » S. Paulo	[illegible]	951.067	—	—	[illegible]	1.463.038	73.700	—	4.081.716	2.144.558	630.922	8.400.024	10.309.365
Somma	1.822.393	1.827.908	—	—	[illegible]	2.996.030	73.700	—	9.035.856	3.674.536	1.836.327	17.616.039	21.266.340
Cargas 1ª Secção	—	—	—	—	—	—	—	774.673	[illegible]	1.107.421	2.131.504	11.511.195	11.511.195
2ª »	—	—	—	—	—	—	—	577.050	5.077.956	1.401.141	1.162.314	8.218.481	8.218.481
3ª »	65.880	[illegible]	—	—	131.760	—	—	1.081.262	4.092.688	702.954	898.977	6.775.881	[illegible]
4ª »	58.400	[illegible]	—	—	116.800	—	—	1.006.000	4.139.286	573.428	939.328	6.658.042	6.774.842
5ª »	130.080	130.080	—	—	260.160	—	—	1.881.909	[illegible]	745.936	1.360.514	9.790.906	10.051.156
6ª »	—	—	—	—	—	—	—	341.506	108.036	8.050	98.528	616.720	616.720
Ramal de Santa Cruz	—	—	—	—	—	—	—	—	971.338	805.215	1.277.358	3.053.911	3.053.911
» » Paracambv.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	170	—	240	410
» » S. Paulo	115.534	115.534	—	—	231.068	—	114.870	—	14.809.955	3.011.519	5.593.219	23.532.503	23.763.631
» » Ouro Preto	—	—	—	—	—	—	—	26.053	16.361	—	—	42.417	42.417
Somma	369.894	369.894	—	—	739.788	—	114.870	5.688.513	42.485.987	8.449.264	13.461.982	70.200.616	70.940.404
Total geral	26.938.022	25.083.593	3.047.677	4.388.081	61.257.375	12.016.068	1.243.030	5.688.513	52.462.013	14.010.672	16.065.080	101.486.296	162.743.671

Sul

Via
Lin
Ra
»
»
»

Mix
Lin
Ran
»
»
»
»

Car
Lin
Ran
»
»
»

Viaj

Mixt

Kilometros percorridos pelos carros e vagões durante o anno de 1912

							Mercadorias diversas	Animaes	Vazios	Total	Total Geral
Bitola de 1m,00											
Suburbio — Linha Auxiliar										506.053	[illegible]
Viagens — 1ª Secção										330.052	[illegible]
» — 2ª »										480.286	[illegible]
Linha Auxiliar										781.374	[illegible]
Ramal de [illegible]										99.766	[illegible]
» » Bello H.										33.604	[illegible]
» » Santa Bar										—	[illegible]
» » Piranga...										620	[illegible]
Somma					989.176	129.337	250.12[illegible]	203.168	103.941	1.675.642	[illegible]
Mixtos — 1ª secção					668.160	—	2.189.374	496.620	507.821	[illegible]	[illegible]
» — 2ª »					679.127	—	1.976.182	427.558	512.204	[illegible]	[illegible]
Linha Auxiliar					606.342	—	1.328.180	692.362	547.720	[illegible]	[illegible]
Ramal de Ouro Preto					128.898	13	66.070	5.680	34.697	[illegible]	[illegible]
» » Bello H.					40.764	—	167.388	[illegible]	108.825	[illegible]	[illegible]
» » Santa Barbara					138.518	—	100.285	[illegible]	44.867	[illegible]	[illegible]
» » Piranga					31.602	—	14.248	[illegible]	5.330	[illegible]	[illegible]
» » Rio das Flores					74.[illegible]13	—	57.156	[illegible]	16.360	[illegible]	[illegible]
Somma	1.483.853	[illegible]		[illegible]	2.407.061	[illegible]	5.899.533	1.843.645	1.777.824	12.060.842	15.031.192
[illegible]					—	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Linha Auxiliar.....					—	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ramal de Ouro Preto.					—	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » Bello Horizonte					—	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » Santa Barbara					—	—	[illegible]	[illegible]	17.175	[illegible]	[illegible]
» » Rio das Flores					—	—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Somma					—	—	5.767.485	250.482	1.910.949	[illegible]	[illegible]
Bitola de 1m,10:											
Viaturas — Valenciana.....		[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	[illegible]
Mixtos — Valenciana.....		[illegible]		106.[illegible]			22.[illegible]	68	[illegible]	20.489	196.060
Total	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	3.902.530	201.413	11.939.186	2.207.363	3.800.450	22.200.942	32.651.253

Percursos dos carros e vagões e composição média, durante o anno de 1912

SECÇÕES E RAMAES	Percurso dos carros e vagões	Percurso dos trens	Numeros médios de carros por trem kilometrico
Bitola de 1m,60			
1ª SECÇÃO			
Trens de Suburbios e especiaes.....	17.964.506	1.141.900	13,13
» » Viajantes.....	16.247.653	1.392.602	11,6
» » Cargas.....	11.511.195	58.560	196,5
» Mixtos.....	1.202.790	351.089	3,4
Somma.....	46.926.144	2.944.151	15,9
2ª SECÇÃO			
Trens de Viajantes e especiaes.....	2.982.868	236.270	15,6
» Mixtos.....	866.998	33.672	25,7
» de Cargas e especiaes.....	8.717.533	247.352	35,2
Somma.....	12.567.399	517.294	24,2
3ª SECÇÃO			
Trens de Viajantes e especiaes.....	3.000.456	274.642	10,9
» Mixtos.....	2.797.780	132.820	21,5
» de Cargas e especiaes.....	9.977.631	222.800	44,7
Somma.....	15.775.867	630.262	25,03
4ª SECÇÃO			
Trens de Viajantes e especiaes.....	3.042.477	251 261	12,1
» Mixtos.....	1.105 136	70.222	15,7
» de Cargas e especiaes.....	6.764.938	254.614	26.5
Somma.....	10.912.551	576.097	18,9
5ª SECÇÃO			
Trens de Viajantes e especiaes.....	4.546.309	442.268	10,2
» Mixtos.....	4.116.130	323.828	12,7
» de Cargas e especiaes.....	10.052.856	544.827	18,04
Somma.....	18.715.295	1.310.923	14,2
6ª SECÇÃO			
Trens de Viajantes e especiaes.....	428.427	26.673	10,7
» » Cargas.....	563.720	32.382	17,4
Somma.....	992.147	59.055	16,8
RAMAL DE SANTA CRUZ			
Trens de Viajantes e especiaes.....	7.993.285	556.963	14,3
» Mixtos.....	508.754	24.250	20,9
» de Cargas.....	2.955.761	94.103	31,4
Somma.....	11.457.800	675.316	16,9
RAMAL DE ITACURUSSÁ			
Trens de Viajantes e especiaes.....	10.161	846	12,
» Mixtos.....	621.761	43.331	14,3
Somma.....	631.922	44.177	14,3

SECÇÕES E RAMAES	Percurso dos carros e vagões	Percurso dos trens	Numeros médios de carros por trem kilometrico
Bitola de 1m,60			
RAMAL DE PARACAMBY			
Trens de Viajantes e especiaes.....	312 540	40.539	7,6
» » Cargas	410	280	1,4
Somma	312.950	40.819	7,6
RAMAL DE S. PAULO			
Trens de Suburbios e especiaes.....	131.723	26.352	45,2
» » Viajantes e especiaes.....	13.705.902	1.176.737	11,5
» Mixtos	10.308.365	638.545	10,6
» de Cargas e especiaes.....	23.753.931	665.960	35,6
Somma	47.899.921	2.507.594	19,1
RAMAL DE OURO PRETO			
Trens de Cargas e especiaes.....	54.127	3.594	15,5
Total da Bitola de 1m,60.....	166.246.123	9.309.912	—
Bitola de 1m,00			
6ª SECÇÃO			
Trens de Viajantes e especiaes.....	1.594.546	247.933	6,5
» Mixtos.....	4.714 243	288.394	16,3
» de Cargas	3.725.589	298.925	12,4
Somma.....	10.034.378	835.252	—
7ª SECÇÃO			
Trens de Viajantes e especiaes.....	1.593.356	248.439	6,4
» Mixtos	4.368.459	308.776	14,1
» de Cargas	272.386	23.609	11,5
Somma	6.234.201	580.824	10,7
LINHA AUXILIAR			
Trens de Suburbios e especiaes.....	2.692.420	384.449	7,1
» » Viajantes e especiaes.....	2.244.845	249.342	9,3
» Mixtos	4.142.844	280.462	14,7
» de Cargas e especiaes.....	3.856.742	320.942	12,01
Somma	12.936.851	1.235.195	1,4
RAMAL DE OURO PRETO			
Trens de Viajantes e especiaes.....	244.793	61.644	13,9
» Mixtos.....	458.171	59.342	7,7
Somma	702.964	120.986	5,8
RAMAL DE BELLO HORIZONTE			
Trens de Viajantes e especiaes.....	181.337	21.814	8,2
» Mixtos	612.986	43.806	13,9
» de Cargas e especiaes.....	51.095	4.754	10,7
Somma	845.418	70.374	12,

SECÇÕES E RAMAES	Percurso dos carros e vagões	Percurso dos trens	Numeros médios de carros por trem kilometrico
Bitola de 1m,00			
RAMAL DE SANTA BARBARA			
Trens de Viajantes e especiaes.....	302	113	2,6
» Mixtos.....	676.476	74.506	9,07
» de Cargas e especiaes.....	7.053	800	8,8
Somma.....	683.831	75.419	9,1
RAMAL DE PIRANGA			
Trens de Viajantes e especiaes.....	1.080	216	5,
» Mixtos.....	131.092	17.240	6,7
Somma.....	132.172	17.456	—
RAMAL DE RIO DAS FLORES			
Trens Mixtos.....	301.635	39.573	7,7
» de Cargas.....	297	260	1,1
Somma.....	301.932	39.833	7,5
Total da Bitola de 1m,00.....	31.871.747	2.975.339	10,9
Bitola de 1m,10			
RAMAL DA VALENCIANA			
Trens Mixtos.....	347.519	45.917	7,5
» de Cargas e especiaes.....	29.489	7.163	4,1
Somma.....	377.008	53.070	7,1
Total da Bitola de 1m,10....	377 008	53.070	7,1
Total geral.....	198.494.878	12.338.321	16,8
Trens de Suburbios e especiaes:			
em 1912.....	20.788.694	1.552.698	
em 1911.....	22.181.491	1.668.499	
Differença em 1912.....	1.392.797	884.199	
Trens de Viajantes e especiaes:			
1912.....	58.374.393	5.219.396	
1911.....	61.520.603	4.816.976	
Differença em 1912.....	3.146.210	402.420	
Trens Mixtos:			
em 1912.....	37.224.052	1.484.288	
em 1911.....	40.541.419	2.293.332	
Differença em 1912.....	3.317.367	809.044	
Trens de Cargas e especiaes:			
em 1912.....	79.193.462	3.074.326	
em 1911.....	72.850.640	2.790.477	
Differença em 1912.....	6.342.822	283.849	

Lugares e Leitos offerecidos durante o anno de 1912

1912	Bitola de 1m,60			Bitola de 1m,00			Bitola de 1m,10		
	1ª Classe	2ª Classe	Total	1ª Classe	2ª Classe	Total	1ª Classe	2ª Classe	Total
Suburbios. Rio	229.026.892	462.369.715	691.396.607	—	—	—	—	—	—
Suburbios. S. Paulo	1.668.908	2.756.120	4.425.028	—	—	—	—	—	—
Suburbios. Linha Auxiliar	—	—	—	17.175.578	41.115.578	58.291.156	—	—	—
Interior	513.434.717	770.165.397	1.283.600.114	49.115.378	68.486.412	117.601.790	—	—	—
Linha Auxiliar	—	—	—	17.243.676	15.933.795	32.177.471	—	—	—
Ramal de Piranga	—	—	—	339.648	420.800	760.448	—	—	—
» » Rio das Flores	—	—	—	580.142	624.334	1.204.476	—	—	—
» » Valenciana	—	—	—	—	—	—	1.748.782	1.796.824	3.545.606
Leitos	29.304.601	—	29.304.601	—	—	—	—	—	—

Telegraphos e Illuminação

O serviço de reconstrucção de linhas, bem como o da conservação geral incluindo o dos apparelhos, correu satisfactoriamente. Os conservadores das linhas e apparelhos continuaram a accumular a tarefa de zelar tambem as baterias. Um tal regimen, precisa ser remodelado, passando a parte concernente á conservação dos apparelhos e á manutenção das baterias a serem opperadas pelos proprios telegraphistas.

Serviços de natureza urgente não permittiram que fosse iniciada na vigencia do anno a substituição das linhas aereas por cabos subterraneos. O desenvolvimento da rêde até Pirapóra, attingiu o 6.832^{k},775^{m}.

Na elevação dos fios continuam a ser empregados postes de ferro fundido «Siemens» de numeros diversos, columnas ôcas e trilhos usados. No decurso do anno foram executados os seguintes trabalhos: A 21 de Março, para attender-se ás exigencias do trabalho de alargamento da superstructura metallica da ponte de Sant'Anna (65 k.) foi ahi installado um serviço telegraphico que foi mantido até a retirada do apparelho respectivo, em 1° de Julho, por ter cessado, com a conclusão d'aquelle serviço a necessidade de tal posto telegraphico.

De 9 de Abril a 18 de Julho foi mantida uma installação telegraphica na cabine de S. Diogo, em correspondencia com a Estação de Lauro Müller e a cabine entre ellas interposta. O demonte desse serviço teve logar na ultima d'aquellas datas, por ter desapparecido a conveniencia que o requereu.

A 22 de Maio passou a funccionar no Escriptorio do Telegrapho da Linha do Centro, em Juparanã, o apparelho telegraphico da Rêde Fluminense; tendo-se em 20 do mesmo mez procedido á montagem de um pequeno elevador na sala dos apparelhos da Estação Central, para facilitar a troca de telegrammas entre essa sala e a mesma Estação.

A 28 de Julho iniciou-se a installação do serviço telegraphico nas Estações de S. Bento e Santa Barbara no ramal de Sabará a Cidade de Ferros, que foram entregues ao Trafego em 1° de Agosto. Em 6 desse mez procedeu-se a ligação telephonica das Estações de Barra do Pirahy com a da Rêde Sul Mineira alli existente, com o fito de facilitar n'aquelle ponto o serviço do Trafego Mutuo entre esta Estrada e aquella Rêde.

A 14 de Novembro foi inaugurado um serviço telegraphico entre Sergio de Macedo, visando facilitar a circulação de locomotivas entre o 4° Deposito e a ultima d'aquellas estações.

E no dia 15 foram inauguradas, com as paradas Capitão Eduardo e Pery-pery, os apparelhos telegraphicos n'ellas installados. Para garantir a segurança do movimento dos trens no Ramal de Montes Claros, a 9 de Dezembro foi posta em communicação, mediante um apparelho telegraphico, a chave d'aquelle Ramal com a Estação de Curralinho n'elle situada.

A 12 de Dezembro achou-se em estado de ser utilisada uma linha telephonica ligando á Estação Del-Castilho as officinas dos Srs. Trajano de Medeiros & Comp. Vizando proporcionar-se maiores facilidades ao desempenho da Missão do engenheiro Residente local, operou-se a mudança, para a Estação de Rezende, dos apparelhos telephonicos que funccionavam na Estação Floriano.

Continuou em vigor o Convenio firmado com a Repartição Geral dos Telegrahos para o Trafego-Mutuo-Telegraphico entre as linhas desta Estrada e as da Rêde d'quella Repartição.

Officinas Telegraphicas

Cresce constantemente o movimento da officina telegrahica que está apparelhada de pessoal apto para attender as necessidades multiplas do serviço com economia não pequena no custeio do serviço.

Durante o anno de 1912 foram reparados 130 apparelhos telegraphicos, 136 ditos telephonicos, 56 ditos de block system, 28 ditos phonopores e 39 swtschs diversos, além de outros muitos serviços que de prompto foram executados.

Acha-se montado nesta officina, para os seus serviços, um electro-motor. O material applicado no serviço importou em Rs. 13:923$670, sendo a despeza de mão de obra Rs. 39:029$000.

Transmissão de telegrammas

Operou-se com satisfactoria regularidade este serviço. Durante o anno foram transmittidos 1.351.088 telegrammas com 20.084.628 palavras que produziram a renda de Rs. 2.742:902$500, assim discriminados:

	Telegrammas	Palavras	Renda
Em serviço da Estrada.....	1.258.442	19.214.571	2.625:300$700
Em serviço do Governo....	3.318	176.701	17:769$600
Em serviço de Particulares.	89.328	693.356	99:832$200
	1.351.088	20.084.628	2.742:902$500

Block-System, Saxby-Farmer, Block Adel

Funccionaram com a constancia e correcção que era de esperar, os respectivos apparelhos, durante o anno; quer no trecho de Suburbios, quer entre Belem e Barra, garantindo assim a perfeita segurança do movimento de trens.

Brevemente serão inaugurados os apparelhos de bloqueio do systema Adel nas linhas 3 e 4 no trecho de S. Christovam a Deodoro. Foi deslocado o signal n. 3 da Cabine de S. Diogo, permittindo avistar-se da Cabine Intermediaria o trem que estiver parado no mesmo signal e removendo qualquer duvida que possa haver no funccionamento dos signaes.

Serviço chronometrico

Manteve-se com toda a regularidade e acha-se em dia o cadastro dos relogios, quer de movimento, quer dos escriptorios, como tambem dos de ronda.

Uzinas de luz electrica.

Foi isento de senões o funccionamento da usina que abastece de energia electrica a Central, a Maritima e os Suburbios até Cascadura. Nenhuma interrupção occorreu.

No grupo da Caldeira n. 1 da usina da Central foram collocadas 100 grelhas novas e levantada parte de uma parede do lado, que, no pernoite de 18 para 19 de Janeiro se havia desmoronado, mas sem felizmente prejudicar a illuminação.

Na Estação Maritima foi feita a mudança de um transformador de corrente constante em serie, para lampadas de arco.

Na Estação Central, em Fevereiro, tendo sido concluidas todas as revistas dos circuitos das diversas dependencias, foram collocadas lampadas economicas «Osram» de 32 velas, e retiradas todas as antigas que se achavam em máu estado. Com esse serviço augmentou-se, em grande numero, as lampadas quer de arco, quer incandescentes, que funccionaram perfeitamente.

Nas Estações de Suburbios, desde Lauro Müller até Cascadura, foi feita nova installação pela casa Dodsworth; sendo empregados swtschs inversores para a ligação da corrente da Light and Power com a usina da Central.

Foi igualmente feita a modificação dos nossos transformadores, que se achavam montados para 220 volts, para alimentação das lampadas incandescentes, ficando, em geral, com a nova montagem, fornecendo 110 volts para alimentação das mesmas lampadas incandescentes. Por isso foram retiradas todas as lampadas que se achavam em serviço e collocadas outras novas de 110 volts. Com esse serviço ficaram tambem os tunneis da Maritima illuminados, o maior com 41 e o menor com 10 lampadas economicas «Osram» de 32 velas.

Ficou concluida a montagem da illuminação electrica da officina telegraphica com um total de 39 lampadas e a de um electro-motor para o serviço da mesma officina.

Em Engenho de Dentro foi montado o transformador da antiga subestação da Central, em substituição ao que se achava em serviço, por não fornecer este, capacidade precisa para a installação que alli foi feita. Identica providencia e por identico motivo foi tomada quanto ao da Estação de Dr. Frontin.

Para a alimentação dos circuitos das Estações de Suburbios funccionaram durante o anno o alternador n. 1 e a excitadora n. 4.

Durante o anno foram cuidadosamente tratados os carros dos trens de luxo e feitas todas as reparações que se tornaram necessarias.

Foi installada illuminação electrica nos seguintes pontos: estações de Lorena, Pindamonhangaba e Mogy, Inspectoria do 2º Districto da 2ª Divisão e Alfandega de Juiz de Fóra, em Abril; kilometro 418 em Julho, e Pinheiro em Agosto.

Gaz corrente, acetico e pintsch

PETROLEO E VELAS

Nenhuma irregularidade digna de registro occorreu neste serviço. Não houve installação nova durante o anno.

As usinas de gaz Pintsch de S. Diogo e Sabará funccionaram com toda a regularidade. A producção de gaz attingio a 156,224 ^{m3} e o consumo de oleo foi de 368,022 litros. O preço do ^{m3} foi de Rs. 2$645 em media. A despeza total com este serviço foi de Rs. 195:452$340; sendo a referente ao pessoal de Rs. 83:582$813.

O consumo de carbureto foi de 72.467^{k}, na importancia de Rs, 20:022$039.

Na illuminação a petroleo o respectivo consumo foi de 4.126 caixas, que importaram em Rs. 11:717$840.

O serviço de illuminação por velas nos carros foi feito de accordo com as exigencias, consumindo-se 225 caixas no valor de Rs. 3:802$500.

DESPEZA

A despeza com esta Divisão incluindo 33:040$488 por fornecimentos de gaz e luz á 4ª Divisão; repartições Geraes do Correio, Telegrapho e particulares

importou em Rs. 8.382:883$580 cabendo ao material de Rs. 1.630:393$580 e ao pessoal Rs. 6.752:490$000.

Contra iguaes elementos apurados em 1911 verifica-se as seguintes differenças e porcentagens :

Designação	1912		1911		Differenças em 1912
	VERBAS	%	VERBAS	%	
Pessoal.....	6.752:490$000	80,55	5.164:236$830	90,73	+ 1.588:253$170
Material.....	1 630:393$580	19,45	527:797$164	9,27	+ 1.102:596$416
Totaes....	8.382:883$580	100,00	5.692:033$994	100,00	+ 2.690:849$586

Descontados em 1912 a importancia de Rs. 33:040$488 dos debitos a que acima nos referimos e bem assim a quantia de 17:060$565 de igual natureza e apurada em 1911, ficam os seguintes totaes :

1912.....	8.349:843$092
1911.....	5.674:973$429

Por especie de serviço a verba de 1912 se subordina nas seguintes parcellas:

DESIGNAÇÕES	MATERIAL			TOTAL			PESSOAL			Total Geral
	1m,60	1m,00	Linha Auxiliar	1m,60	1m,00	Linha Auxiliar	1m,60	1m,00	Linha Auxiliar	
Escriptorio Central.....	307:696$206	....	.....	19:509$864	.....	... .	327:206$070	....	.....	327:206$070
Insp. Telg. e Illuminação	651:643$864	63:620$024	47:802$512	1.154:328$999	25:155$836	17:837$444	1.805:972$863	88:775$860	65:639$956	1.960:388$679
Telegrapho, Estações...	1.767:263$974	131:745$299	75:259$849	180:392$188	13:652$083	11:060$000	1.947:656$162	145:697$382	86:319$849	2.179:673$393
Movimento.....	3.529:424$323	73:525$413	62:091$608	139:265$101	25:047$778	18:522$057	3.668:689$424	98:573$191	80:613$665	3.847:876$280
Eventuaes.....	42:416$928	.....	.....	25:322$230	.....	.....	67:739$158	.....	.....	67:739$158
Totaes.....	6.298:445$295	268:890$736	185:153$969	1.518:818$382	64:155$697	47:419$501	7.817:263$677	333:046$433	232:573$470	8.382:883$580

Locomoção

4ª DIVISÃO

Locomoção

Os serviços desta Divisão correram com regularidade, tendo ficado concluidos os melhoramentos e accrescimos das Officinas, onde foram installadas diversas machinas, ferramentas novas e aperfeiçoadas, e, bem assim, como nos Depositos de S. Diogo, Entre Rios e Palmyra, foram feitas novas montagens, modificações e transformações de installações electricas. O material rodante foi enriquecido com as muitas acquisições feitas durante o anno.

Existiam em 31 de Dezembro de 1912, 434 locomotivas, sendo 310 de bitola de 1m,60, 5 de 1m,10 e 119 da de 1m,00, cujo estado está minuciosamente assignalado no seguinte quadro:

Bitolas	**1m,60**	**1m,10**	**1m,00**	TOTAES	%
Em montagem	3	—	1	4	0,92
» bom estado	116	1	51	168	38,71
» estado regular	107	3	26	136	31,34
» máu estado	53	1	29	83	19,12
» reparações	31	—	12	43	9,91
Totaes	310	5	119	434	100,00

Das de bitola de 1m,60, 302 são americanas e 8 allemães.

Das de procedencia allemã, são:

Para manobras 2
Para carga (consolidation) 6

Das de procedencia americana:

Para manobras 4

Para passageiros, 142 .
- typo American 90
- ten-wheels 36
- pacific 16
- Total 142

Mixta — Typo Mogol 36

Para cargas, 120 .....
- Typo Mallet 22
- » Consolidation 85
- Mastodonte 13
- Total 120

São de:

4 rodas motrizes	90
6 » »	94
8 » »	104
12 » »	6
16 » »	16
	310

O diametro das rodas motrizes variam:

Nas locomotivas de passageiros de	1,441	a	1,727
» » » mixtos de	1,321	»	1,575
» » » cargas de	1,270	»	1,372

OS PESOS VARIAM

Nas de passageiros:

Sobre as rodas motrizes: de	22t,7	a	54t,9
Totaes	27t,4	»	90t,8
» em serviço	42,0	»	127,0

Nas mixtas:

Sobre as rodas motrizes. de	30t,8	a	49t,9
Totaes	36,3	»	57,15
» em serviço	54,0	»	90,0

Nas de cargas:

Sobre as rodas motrizes: de	45,4	a	127,0
Totaes	52,3	»	127,0
» em serviço	79,0	»	173,0

Do anno anterior passaram 289 locomotivas, sendo:

Em montagem	2
Em bom estado	106
Em estado regular	85
Em máu estado	32
Em reparações	64
Total	289

Deu-se baixa durante o anno em uma locomotiva; tendo sido adquiridas 12 para o serviço de passageiros e 10 para o de cargas; ao todo 22.

A situação desse material em relação a do anno anterior era:

Annos	Em montagem	Bom estado	Regular	Mau	Em reparações
1911	2	106	85	32	64
1912	3	116	107	53	31
Diff. em 1912	+1	+10	+22	+21	—33

Das de bitola de 1m,00, são para manobras 2; para passageiros 42; mixtos 9; cargas 62, ao todo 122.

D'estas, porém, tres estão ao serviço do Ministerio da Guerra na linha de Lorena a Piquette.

Procederam da Allemanha 2 de passageiros do «Typ-wheells» e 120 da America do Norte, dos seguintes typos:

Manobras		9
Para passageiros, 40..	typo «American»	21
	» «ten-wheels»	19
Mixtas «Mogol»		9
Para cargas, 62	Consolidation	47
	Mastodonte	15

Têm:

4 rodas motrizes	28
6 » »	32
8 » »	62

Os diametros das rodas motrizes variam:

Nas dos trens de passageiros: de	$0^m,940$ a $1^m,251$
» » » » mixtos: de	$0^m,94$ a $1^m,066$
» » » » cargas: de	$0^m,914$ a $1^m,066$

OS PESOS VARIAM

Nas de passageiros:

Sobre as rodas motrizes	$11^t,8$ a $28^t,70$
Totaes	$14^t,5$ a $35^t,50$
Totaes em serviço	$25^t,0$ a $67^t,10$

Nas mixtas:

Sobre as rodas motrizes	$14^t,9$ a $19^t,00$
Totaes	$18^t,1$ a $30^t,00$
Totaes em serviço	$34^t,0$ a $41^t,00$

Nas de cargas:

Sobre as rodas motrizes	$19^t,9$ a $48^t,9$
Totaes	$23^t,5$ a $52^t,9$
Totaes em serviço	$42^t,0$ a $84^t,6$

De 1911 passaram 104 locomotivas e foram adquiridas 15, sendo 2 para o serviço de passageiros e 13 para o de cargas.

O confronto da situação em 1911 e 1912 está expresso nos seguintes algarismos:

Annos	Em montagem	Bom estado	Regular	Mau	Em reparações
1911	—	45	20	30	9
1912	1	51	26	29	12
Diff. em 1912	+1	+6	+6	—1	+3

PERCURSOS E UTILISAÇÃO DAS LOCOMOTIVAS

O percurso total, das locomotivas foi 14.832.582 kilometros, sendo: em serviço do trafego 13.202.096, dos quaes cabe á bitola de 1^m,60 — 10.139.433 e á de 1^m,00 — 3.062.663.

Nos serviços de manobras e de lastro a somma dos percursos attingiu a 1.630.486 kilometros, cabendo a bitola de 1^m,60 — 1.265.040 e a de 1^m,00 365.446.

Comparados com os do anno anterior, deduz-se as seguintes differenças em 1912:

Bitola de 1^m,60

Trafego.....	—	716.110	Kilometros
Manobras.....	—	24.220	»
Lastro.....	+	53.988	»

Bitola de 1^m,00

Trafego.....	+	55.649	»
Manobras.....	—	8.495	»
Lastro.....	+	34.436	»

D'onde a differença de menos 604.752 kilometros em 1912.

Em 1911 os percursos medios da bitola de 1^m,60 e 1^m,00 foram respectivamente de 44.947 kilometros e 32.809 kilometros. Em 1912 foram de 40.156 kilometros e de 31.165 acontecendo que, em 1912, quatro locomotivas percorreram mais de 80.000 kilometros executando 343.819 kilometros, em 1911, seis locomotivas realisaram percursos alem d'aquelle limite, operando um total de 508.020 kilometros.

CONSUMOS

Em 1912 as locomotivas empregadas nos varios serviços das diversas linhas consumiram. $270.154^t,543^k$ de carvão; 86.325^{m3} de lenha; 866.498^{lt} de oleo, 3.919^{kg} de graxa e 68.331^{kg} de estopa, dando o consumo médio kilometrico em Rs. em 1912 de $564,8 e o consumo medio kilometrico em Rs 1911 de $370,8.

Os consumos médios apurados durante o anno de 1912, comparativamente a 1911 foram por locomotiva-kilometro de: $20,^k231$ contra $17,^k782$ em 1911, e que na bitola de $1,^m00$ esses algarismos oscillaram nas varias linhas e ramaes como abaixo se ve:

	1912	1911
Linha do Centro - Ramaes....	9,179	11,731
» Auxiliar.....	15,039	13,379
Rêde Fluminense.....	8,380	8,384
Ramal de Piranga.....	14,340	12,908

I—TRACÇ

LOCOMOTIVAS

a) Existencia em 31 de Deze

Bitola de 1m,60

Procedencias	FABRICANTES	Classes	Numeros das locomotivas e respectivos typos.
		4.6.0	70 a 77.
			MOGUL
America do Norte.	Baldwin Locomotive Works.....	2.6.0	102, 106 e 107.
		2.6.0	104.
		2.6.0	108.
		2.6.0	109
		2.6.0	110
		2.6.0	111.
			CONSOLIDATION
		2.8.0	121.
		2.8.0	122, 123, 125 a 134, 137, 140, 142
		2.8.0	124.
		2.8.0	135, 136, 138, 139, 141.
	American Locomotive Cº.....	2.8.0	143 a 150.
	Baldwin Locomotive Works.....	2.8.0	151 a 158.
			MASTODONTE
	Brooks Locomotive Works.....	2.8.0	180 a 194.
			CONSOLIDATION
	Baldwin Locomotive Works.....	2.8.0	200 a 208.
			MOGUL
	.....	2.6.0	211.
			TEN-WHEEL
Allemanha....	Hannoversche Gesf.....	4.6.0	98 e 99.
			Totaes.....

c) Existencia em 31 de Dezem

ex-União Valenci

Bitola de 1m,10

Numero	Classe	Estado	OBS
1	[illegible].0	Bom	
2	[illegible].0	Mão	
3	[illegible].0	Regular	
4	[illegible].0	Regular	
5	[illegible].0	Regular	

I — TRACÇÃO

LOCOMOTIVAS

a) Existencia em 31 de Dezembro de 1912.

Bitola de 1m,00

Procedencias	FABRICANTES	Classes	Numeros das locomotivas e respectivos typos	Quantidades para: Manobras	Trens Mistos	Trens de Passageiros	Trens de mercadorias	TOTAL	Numero de rodas motrizes	Elementos de tracção: Peso de trabalho Kilogrammas por cm²	Diametro	Curso das bielas	Pesos em toneladas: Sobre o eixo motriz	Pesos das locomotivas	Pesos das locomotivas com tender
Ameries de Norte. Allemanha	Baldwin Locomotive Works	0.0.0.0	1 a 4.	4	—	—	—	4	6	11.25	406	510	1.118	17.0	31.0
	Henschel & Sohn	0.0.0.0	20 a 21	2	—	—	—	2	6	11.00	457	660	1.270	18.0	34.0
			GALLN												
	American Locomotive Cº	0.0.0.0	30 a 32	—	—	—	3	3	12	14.00	445/711	660	1.270	99.5	99.5	138.0
	Baldwin Locomotive Works	0.0.0.0	153 a 55.	—	—	—	3	3	12	15.00	457/711	660	1.260	94.5	94.5	135.0
	American Locomotive Cº	0.0.0.0	70 a 82	—	—	—	13	13	16	15.40	609/813	660	1.282	127.0	127.0	173.0
			AMERICAN												
	American Locomotive Cº	1.1.0.0	100 a 102.	—	—	3	—	3	4	9.14	381	610	1.441	32.2	32.2	42.0
		1.1.0.0	103, 107 a 108, 121 a	—	—	15	—	15	4	9.14	432	610	1.675	32.2	32.2	57.0
		1.1.0.0	119, 120, 123 a 130	—	—	10	—	10	4	9.84	432	610	1.616	32.2	32.2	57.0
		1.1.0.0	135 a 140	—	—	14	—	14	4	9.84	457	610	1.676	32.2	32.2	69.0
	American Locomotive Cº	1.1.0.0	141	—	—	—	1	1	4	10.55	457	610	1.676	32.2	32.2	69.0
		1.1.0.0	142 a 145	—	—	6	—	6	4	9.14	444	610	1.573	32.2	32.2	57.0
		1.1.0.0	172 a 190	—	—	20	—	20	4	9.84	444	610	1.573	32.2	40.4	60.0
		1.1.0.0	191 a 218	—	—	18	—	18	4	11.25	457	610	1.762	32.2	46.0	73.0
			TEN WHEEL												
		4.0.0.0	1 a 12	—	—	12	—	12	6	12.30	546	711	1.727	54.1	92.0	107.0
America do Norte.	Baldwin Locomotive Works	4.0.0.0	13 a 19, 205 a 206, 211	—	—	14	5	19	6	12.30	405/406	711	1.727	54.5	92.2	90.7
		4.0.0.0	34	1	—	16	—	16	6	12.30	457	660	1.727	46.8	61.0	93.0
		4.0.0.0	35 a 51, 207 a 209	—	—	6	—	6	6	12.30	546	711	1.727	54.9	89.6	108.0
	American Locomotive Cº	4.0.0.0	91	—	—	10	—	10	6	12.30	[illegible]	711	1.727	52.7	90.8	127.0
			MOGUL												
	Brooks Locomotive Works	0.0.0.0	116, 117 a [illegible]	—	4	—	—	4	4	11.95	[illegible]	610	1.575	32.9	57.15	90.0
		0.0.0.0	425	—	—	—	—	—	4	9.14	[illegible]	610	1.321	30.8	30.3	54.0
	Baldwin Locomotive Works	0.0.0.0	431, 434	438	—	—	—	—	4	9.14	[illegible]	610	1.372	30.8	30.3	54.0
		0.0.0.0	439 a 440	—	—	—	—	—	4	10.55	[illegible]	610	1.397	37.0	46.7	73.0
			CONSOLIDATION												
		2.8.0.0	501 a 505	—	—	—	—	—	8	9.14	[illegible]	610	1.283	45.5	[illegible]	70.0
	Baldwin Locomotive Works	2.8.0.0	514	—	—	—	16	16	8	9.14	[illegible]	610	1.283	48.1	[illegible]	74.0
		2.8.0.0	602	—	—	—	—	—	8	10.55	[illegible]	610	1.283	48.1	[illegible]	[illegible]
		2.8.0.0	603 a 604	—	—	—	—	—	8	11.00	[illegible]	610	1.283	53.1	[illegible]	[illegible]
	Henschel & Sohn	2.8.0.0	561 a 562	—	—	—	—	—	8	12.00	[illegible]	610	1.283	58.0	64.8	78.0
Allemanha	A. Borsig	2.8.0.0	563	—	—	—	2	2	8	12.00	[illegible]	610	1.283	58.0	64.8	78.0
	Hannoversche Gesellschaft	2.8.0.0	566	—	—	—	2	2	8	12.00	[illegible]	610	1.283	58.0	64.8	78.0
	American Locomotive Cº	2.8.0.0	567 a 568.	—	—	—	2	2	8	10.55	558	610	[illegible]	50.3	63.4	72.0
			MASTODONTE												
	Brooks Locomotive Works	4.8.0.0	650 a 654, 656 a 660, 662 a 664	—	—	—	12	12	8	11.00	559	660	1.372	63.6	77.2	114.0
America do Norte.			CONSOLIDATION												
	Baldwin Locomotive Works	2.8.0.0	651 a 653, 665 a 669	—	—	—	16	16	8	12.00	[illegible]	660	1.372	63.8	77.3	101.0
		2.8.0.0	[illegible]	—	—	—	—	—	8	12.00	[illegible]	660	1.372	63.8	77.3	101.0
			Totaes	6	30	142	126	310							

b) Existencia em 31 de Dezembro de 1912.

Bitola de 1m,00

Procedencias	FABRICANTES	Classes	Numeros das locomotivas e respectivos typos	Manobras	Trens Mistos	Trens de Passageiros	Trens de mercadorias	TOTAL	Numero de rodas motrizes	Peso de trabalho Kilogrammas por cm²	Diametro	Curso das bielas	Sobre o eixo motriz	Pesos das locomotivas	Pesos das locomotivas com tender
		0.0.0.0	[illegible]	1	—	—	—	1	6	9.84	336	457	[illegible]	20.4	20.4	[illegible]
		2.4.0.0	[illegible]	1	—	—	—	1	4	9.84	330	457	[illegible]	20.4	20.4	[illegible]
		0.4.0.0	[illegible]	1	—	—	—	1	4	9.48	330	457	914	19.1	19.1	33.0
		2.4.0.0	[illegible]	1	—	—	—	1	4	9.03	229	[illegible]	[illegible]	—	11.0	—
		2.4.0.0	[illegible]	1	—	—	—	1	4	9.03	250	[illegible]	1.020	—	14.0	—
		2.4.0.0	[illegible]	—	—	—	1	1	4	9.84	305	508	1.020	—	28.0	—
		2.4.0.0	[illegible]	—	—	1	—	1	4	9.48	279	406	[illegible]	14.8	14.5	—
	Baldwin Locomotive Works		AMERICAN												
		4.4.0.0	25.	—	—	1	—	1		12.63	229/381	508	1.251	16.9	26.	[illegible]
		4.4.0.0	[illegible]	—	—	1	—			9.14	330	[illegible]	1.143	14.9	[illegible]	[illegible]
		4.4.0.0	[illegible]	—	—	1	—	1		[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.145	15.4	[illegible]	[illegible]
		4.4.0.0	[illegible]	—	—	1	—	1		9.14	[illegible]	[illegible]	1.143	13.6	[illegible]	[illegible]
		4.4.0.0	[illegible]	—	—	1	—	1	4	9.14	[illegible]	432	1.143	16.3	[illegible]	[illegible]
		4.4.0.0	[illegible]	—	—	1	—	1		12.63	[illegible]	[illegible]	1.251	16.3	26.6	[illegible]
		4.4.0.0	41 a 45.	—	—	5	—	5		10.4	[illegible]	508	1.251	16.3	24.9	43.0
	Brooks Locomotive Works	4.4.0.0	54 a 58	—	—	—	—	—	4	11.25	356	457	1.168	23.0	33.0	46.0
			TEN WHEEL												
		4.0.0.0	[illegible]	—	—	1	—	1	6	11.25	406	[illegible]	1.168	25.7	33.0	56.6
		4.0.0.0	[illegible]	—	—	6	—	6	6	11.25	406	508	1.168	24.9	36.1	62.0
		4.0.0.0	[illegible]	—	—	8	—	8	6	11.25	406	508	1.219	27.6	34.6	62.0
		4.0.0.0	[illegible]	—	—	8	—	8	6	11.25	406	508	1.219	28.7	35.5	67.1
			MOGUL												
		2.6.0.0	102, 104 a 106	—	3	—	—	3	6	9.14	330	457	1.041	18.1	22.7	41.0
America do Norte.	Baldwin Locomotive Works	2.6.0.0	107	—	1	—	—	1	6	9.14	330	457	940	18.1	18.1	34.0
		2.6.0.0	108	—	—	—	1	1	6	9.14	330	457	1.041	19.9	23.1	35.0
		2.6.0.0	109	—	1	—	—	1	6	8.00	305	457	1.066	—	30.0	—
		2.6.0.0	110	—	1	—	—	1	6	10.50	305	457	1.066	—	30.0	—
		2.6.0.0	111	—	—	—	1	1	6	9.84	305	457	1.066	—	30.0	—
			CONSOLIDATION												
		2.8.0.0	121	—	—	—	1	1	8	9.14	356	457	940	19.9	33.5	42.0
		2.8.0.0	122, 125 a 134, 137, 140, [illegible]	—	—	—	13	13	8	9.14	406	508	940	29.5	33.5	55.0
		2.8.0.0	124	—	—	—	1	1	8	9.14	406	508	940	27.2	30.8	56.0
		2.8.0.0	135, 136, 138, 139, 141.	—	—	—	—	—	8	9.14	406	508	940	28.1	32.7	56.0
	American Locomotive Cº	2.8.0.0	143 a 150.	—	—	—	8	8	8	10.54	457	508	940	37.3	42.2	71.2
	Baldwin Locomotive Works	2.8.0.0	151 a 158.	—	—	—	8	8	8	12.63	406	508	940	38.0	43.0	70.7
			MASTODONTE												
	Brooks Locomotive Works	2.8.0.0	189 a 194.	—	—	—	12	12	8	11.00	406	508	914	36.9	44.6	75.3
			CONSOLIDATION												
	Baldwin Locomotive Works	2.8.0.0	300 a 308.	—	—	—	9	9	8	[illegible]	457	558	1.016	48.9	52.0	84.6
			[illegible]												
		2.6.0.0	[illegible]	—	1	—	—	1	6	—	—	—	—	—	—	—
			TEN WHEEL												
Allemanha.	Hannoversche Gesellschaft	4.0.0.0	98 a 99.	—	—	2	—	2	6	12.65	400	508	1.142	—	—	—
			Totaes	9	9	42	66	[illegible]							

c) Existencia em 31 de Dezembro de 1912.

ex-União Valenciana

Bitola de 1m,10

Numero	Classe	Estado	OBSERVAÇÃO
1	[illegible].0	Bom	
2	[illegible].0	Mau	
3	[illegible].0	Regular	
4	[illegible].0	Regular	
5	4.0	Regular	

Completam os elementos precisos para se ajuizar dos resultados colhidos nos dois periodos que viemos analysando, os seguintes quocientes:

Linhas da bitola de 1m,60 e 1m,00

ANNOS		Quantidade	Importancias	Quantidade	Importancias	Quantidade	DATA	Importancias
Trafego....	1912.....	21,016	$612435	11,563	$337541	—	1912	—
	1911.	18,172	$382517	12,432	$261716	18,213	—	531$622
Manobras.	1912.....	15,769	$460293	8,564	$250036	—	1911	—
	1911.....	14,912	$313898	12,146	$255713	16,580	—	349$002
Lastro.....	1912....	12,051	$351750	8,055	$235142	—	—	—
	1911.....	12,539	$263949	9,883	$208036	—	—	—

Despeza

A despeza com a conducção de trens importou durante o anno de 1912 em Rs. 13.228:893$484 (incluindo eventuaes e lastro) consequentes das seguintes parcellas :

Em serviço do Trafego :

Linha de 1m,60....			10.031:138$257
Linha de 1m,00..	Lafayette.....	723:601$997	
	Sete Lagôas.....	596:296$545	
	Auxiliar.....	686:967$546	
	Rede Fluminense.....	129:004$266	
	Ramal de Piranga....	19:822$280	2.155:692$634
Manobras das 2 linhas....			700:515$119
			12.887:346$010

Em serviço do Lastro :

Linha de 1m,60.....			183:491$764
Linha de 1m,00..	Lafayette.....	57:336$734	
	Sete Lagoas.....	29:128$020	
	Auxiliar.....	48:143$760	
	Rede Fluminense	8:468$744	
	Ramal de Piranga....	14:978$452	158:055$710
			13.228:893$484

Importancia essa que se decompõe da seguinte forma:

Em serviço do Trafego:

Linha da bitola de 1m,60

ANNOS	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
1912	3.524:979$726	6.506:158$531	10.031:138$257
1911	3.819:854$941	4.551:753$484	8.375:608$425
Differença em 1912	294:875$215	+1.954:405$047	+1.655:529$832

Linha da bitola de 1m,00

1912	850:284$693	1.305:407$941	2.155:692$634
1911	861:309$796	880:681$374	1.741:991$170
Differença em 1912	—11:025$103	+424:726$567	+413:701$464

Em serviço de Manobras:

Linhas da bitola de 1m,60 e 1m,00

1912	—	—	700:515$119
1911	—	—	557:394$556
Differença em 1912	—	—	+143:120$563

Total do Trafego:

1912	4.375:264$419	7.811:566$472	12.887:346$010
1911	4.681:164$737	5.432:434$858	10.674:994$151
Differença em 1912	—305:900$318	+2.379:131$614	+2.212:351$859

Em serviço de lastro:

Designação	Pessoal	Material	Total
Linha de 1m,60			
1912.....	—	—	183:491$764
1911.....	—	—	108:510$441
Differença em 1912.....	—	—	+ 74:981$323
Linha de 1m,00			
1912.....	—	—	158:055$710
1911.....	—	—	93:555$005
Differença em 1912.....	—	—	+ 64:500$705
Total do lastro:			
1912.....	—	—	341:547$474
1911.....	—	—	202:065$446
Differença em 1912.....	—	—	+ 139:482$028
Geral no anno:			
1912.....	—	—	13.228:893$484
1911.....	—	—	10.877:059$597
Differença em 1912.....	—	—	+ 2.351:733$887

DESPEZA POR LOCOMOTIVA KILOMETRO E VEHICULO KILOMETRO

Designação	1912		1911		Differença em 1912	
	Loc. Kil.	Veh. Kil.	Loc. Kil.	Veh. Kil.	Loc. Kil.	Veh. Kil.
Linha de 1m,60						
Trafego.....	$989,2	$060,4	$771,6	$050,0	+$217,6	+ 10,4
Lastro.....	$528,4	—	$369,6	—	+$158,8	—
Linha de 1m,00						
Trafego.....	$703,8	$066,9	$579,3	$056,5	+$124,5	+ 10,4
Lastro.....	1$223,2	—	$825,5	—	+$397,7	—
Linhas de 1m,60 e 1m,00						
Manobras.....	$697,6	—	$537,7	—	+$159,9	—

TOTAL NO ANNO

	LOC. KIL.	VEH. KIL.
1912	891,8	66,6
1911	704,5	55,1
Differença em 1912	+ 187,3	+ 11,5

REPARAÇÕES DO MATERIAL RODANTE

Material de tracção — Locomotivas

Durante o anno foram feitas 718 reparações de diversas importancias nas locomotivas, sendo:

Em locomotivas de bitola de 1m,60	498
Em locomotivas de bitola de 1m,00	220
Total	718

Essas reparações importaram em	3.176:303$361
dos quaes foram gastos com o pessoal	2.118:243$190
e com o material	1.058:060$171
Total	3.176:303$361

Comparados a 1911, verifica-se uma differença para mais em 1912 de Rs. 64:429$140 no material e de menos 191:900$186 no pessoal, o que dá liquido para menos em 1912, Rs. 127:471$046.

As despezas por locomotiva attingiram

em 1912 nas de 1m.60 a	5:167$438
em 1912 nas de 1m,00 a	2:740$540
em geral a	4:423$820
e em geral (1911)	5:442$791

A despeza média de reparações por kilometro de 1912, incluindo o percurso do lastro e manobras, foi:

Bitola de 1m,60	$225,6
Bitola de 1m,00	$175,8
Geral	$214,1

MATERIAL DE TRANSPORTE

Carros e vagons

Durante o anno foram executadas nas officinas do Engenho de Dentro, e nas dos depositos e estações 2.130 reparações, das quaes 395 em carros de viajantes, correio, bagagem e conductores e 1.735 em vagons de mercadorias das diversas especies.

Com taes serviços dispendeu-se da verba do custeio 1.616:812$156 com pessoal e 1.724:711$493 com o material ou, ao todo, 3.341:523$595.

A comparação das quantidades de reparações e verbas respectivas com as de 1911, mostra um accrescimo em 1912 de 681 reparações e 965:910$685.

ANNOS	QUANTIDADES			IMPORTANCIAS		
	Carros	Vagões	Total	Pessoal	Material	Total
1912.....	395	1.735	2.130	1.616:812$156	1.724:711$439	3.341:523$595
1911.....	281	1.168	1.449	1.624:305$323	751:307$578	2.375:612$910
Differença em 1912.....	+ 114	+ 567	+ 681	— 7:493$167	+ 973:403$852	+ 965:910$685

Conforme em seguida vae especificado, houve nas reparações executadas no Engenho de Dentro, uma differença para mais de 1.005:288$558 e nas demais officinas a diminuição de 89:377$873.

ANNOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO			DEPOSITOS E ESTAÇÕES		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1912.....	1.375:974$477	1.480:126$397	2.856:100$874	240:837$679	244:585$042	485:422$721
1911.....	1.305:534$070	495:278$246	1.800:812$316	318:771$253	256:029$341	574:800$594
Differença em 1912	+ 70:440$407	+ 984:848$151	+ 1.055:288$558	— 77:933$574	— 11:444$299	— 89:377$873

Desta verba coube á reparação de carros de viajantes, correio, bagagem etc. 1.339:342$245 e aos vagões de diversas classes e ordens 2.002:181$350, divididos da seguinte forma:

Engenho de Dentro — carros.....	1.091:113$507
» » » — vagões.....	1.764:987$367
Somma.....	2.856:100$874
Outras officinas — carros.....	248:228$738
» » — vagões.....	237:193$983
Somma.....	485:422$721

Balanceados com os elementos correspondentes de 1911 resulta um accrescimo em 1912 de 233:585$391 na importancia relativa a carros e 732:325$294 na de vagões, sommando 965:910$685.

Separadas essas parcellas em relação as officinas onde foram dispendidas apura-se que as unidades de transporte de bitola de 1m,60 reparadas no Engenho de Dentro, consumiram 2.855:540$426 e nas outras 185:102$414; as de 1m,00 absorveram na primeira d'aquellas officinas: 560$448 e nas outras 300:320$307

A importancia média por carro em 1912 foi de 3:762$312 superior de 510$628 á obtida em 1911, que foi de 3:272$940. Taes algarismos quanto aos vagões attingiram:

em 1912.....	1:017$283
» 1911.....	752$833
o que dá um balanço contra 1912 de...	264$450

DESPEZA

A despeza desta Divisão foi de 37.187:843$738, cabendo ao custeio propriamente 19.894:957$903 e ás acquisições de materiaes, obras novas por conta do capital e fornecimentos a terceiros 17.292:885$835.

Tendo sido extornados do custeio 350:649$908 ficou ella reduzida a 19.544:307$995.

CUSTEIO GERAL COMPARADO COM O DE 1911

DESIGNAÇÕES	Bitola de 1m,60			Bitola de 1m,00			Totaes das duas bitolas			% DE TOTAL
	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	
Administracção e Escriptorios..	—	—	—	—	—	—	476:551$586	13:233$291	489:784$877	2,46
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Reparações de Locomotivas....	1.705:832$048	867:552$355	2.573:384$403	412:411$202	190:507$816	602.919$018	2.118:243$250	1.058:060$171	3.176:303$421	15,97
» » Carros.....	590:690$232	628:135$636	1.218:825$868	72:218$677	48:297$700	120:516$377	662:908$909	676:433$336	1.339:342$245	6,73
» » Vagões.....	884:859$039	936:957$933	1.821:816$972	69:044$208	111:320$170	180:364$378	953:903$247	1.048:278$103	2.002:181$350	10.06
Conducção geral dos trens.....	3.663:465$743	6.901:704$004	10.565:169$747	868:047$693	1.342:254$520	2.210:302$213	4.531:513$436	8.243:958$524	12.775:471$960	64.22
Eventuaes.....	—	—	—	—	—	—	55:855$483	56:018$567	111:874$050	0,56
Sommas.....	6.844:845$062	9.334:349$928	16.179:194$990	1.421:721$780	1.692:380$206	3.114:101$986	8.798:975$911	11.095.981$992	19.894:957$903	100,00
Em 1911.....	7.240:879$226	6.264:577$579	13.505:456$805	1.416:228$818	1.234:605$293	2.650:834$111	9.272:201$066	7.534:685$175	16.806:886$241	
Differença em 1912.....	— 396:034$164	+ 3.069:772$349	+ 2.673:738$185	+ 5.492$962	+ 457:774$913	+ 463:267$875	— 473:225$155	+ 3.561:296$817	+ 3.088:071$662	

DESPEZA GERAL COMPARADA COM A DE 1911

ANNOS	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL GERAL
	Bitola de 1m,60			Bitola de 1m,00			Totaes das duas bitolas		
Em 1912.....	8.192:663$868	22.278:912$375	30.471:576$243	1.536:616$016	4.577:992$552	6.114:608$568	10.261:686$953	26.926:156$785	37.187:843$738
Em 1911.....	8.134:486$484	8.394:264$898	16.528:751$382	1.501:039$985	1.262:963$057	2.764:003$042	10.250:619$491 (*)	9.692:730$258 (**)	19.943:349$749
Diff. em 1912..	+ 58:177$384	+ 13.884:647$477	+ 13.942:824$861	+ 35:576$031	+ 3.315:029$495	+ 3.350:605$526	+ 11:067$462	+ 17.233:426$527	+ 17.244:493$989

(*) Incluindo 615:093$022 relativo á administração e Eventuaes.

(**) Incluindo 35:502$303 relativo á administração e Eventuaes.

Estado das locomotivas em 31 de Dezembro dos ultimos cinco annos

a) **Bitola de 1m,60** (*)

ANNOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS					TOTAES	ALTERAÇÕES NO STOCK	
	Em montagem	Bom	Regular	Máo	Em reparação		Acquisições	Baixa
1908	—	124	46	39	35	244	16	1
1909	2	128	58	39	37	264	24	4
1910	—	115	85	42	36	278	18	4
1911	2	106	85	32	64	289	13	2
1912	3	116	107	52	31	310	22	1

b) **Bitola de 1m,00** (**)

1908	—	28	39	6	17	90	—	—
1909	—	33	28	6	13	90	—	10
1910	—	43	18	16	18	95	20	5
1911	—	45	20	30	9	104	9	—
1912	1	51	26	29	12	119	15	—

EX—UNIÃO VALENCIANA

c) **Bitola de 1m,10**

1908	—	—	—	—	—	—	—	—
1909	—	—	—	—	—	—	—	—
1910	—	—	—	—	—	—	—	—
1911	—	3	—	2	—	5	—	—
1912	—	1	3	1	—	5	—	—

(*) Foi feita a revisão deste quadro relativamente aos tres ultimos annos. Em 1910 foram adquiridas dezoito locomotivas sendo: seis do typo TEN-WHEEL e duas do typo PACIFIC, fornecidas pela Baldwin Works, duas deste mesmo typo compradas a American Locomotive Cº e oito do typo CONSOLIDATION adquiridas as seguintes fabricas: (duas a cada uma) American Locomotive Cº, Henschel & Sohn, A. Borsig e Hannoversche Gesellschaft. Tiveram baixa as machinas de Ns. 437, 504, 655 e 661. Em 1911 foram adquiridas treze do typo MALLET, sendo dez de oito eixos construidas pela American Locomotive Cº, e tres de seis eixos pela Baldwin Locomotive Works. Tiveram baixa as de Ns. 106 e 432. Em 1912 entraram em serviço doze do typo PACIFIC (oito da American Cº, e quatro da Baldwin Works), quatro do typo CONSOLIDATION da Baldwin Works e seis do typo MALLET, iguaes ás de 1911, fornecidas pela American Cº. Foi considerada como tendo tido baixa em 1912 a locomotiva N. 441 cuja caldeira foi servir de gerador de vapor em uma das pedreiras do ramal de S. Paulo.

(**) No quadro acima não estão incluidas as tres locomotivas de Ns. 28, 32 e 38 a serviço do Ministerio da Guerra no ramal de Lorena a Piquete.

Fez-se revisão deste quadro no que diz respeito aos tres ultimos annos. Em 1910 foram fornecidas pela Baldwin Works oito locomotivas do typo TEN-WHEEL e pela American Locomotive Cº, quatro do typo CONSOLIDATION. Além d'estas, estão incluidas nas aquisições d'esse anno, as locomotivas de N. 2, adquirida do Ramal de Santa Barbara, 14, 15, 16, 109, 110 e 111 recebidas com a Estrada de Ferro Rio das Flores e 221 comprada a Lopoldina Railway. Tiveram baixa as de Ns. 21, 23, 26, 29 e 30.

Em 1911, foram adquiridas nove locomotivas, sendo: oito do typo CONSOLIDATION, procedentes da Baldwin Works e da America Cº (quatro de cada uma), e uma do typo TEN-WHEEL, a de N. 59, recebida de E. F. Victoria a Minas.

Em 1912, houve um augmento de quinze locomotivas: duas do typo TEN-WHEEL fornecidas pela Hannoversche Gesellschaft e treze do typo CONSOLIDATION, sendo, dez da Baldwin Works e tres compradas á Rede Sul Mineira.

Locomotivas existentes em 31 de Dezembro de 1912 descriminadas as datas de suas acquisições

Bitola de 1m,60

DATA DA ACQUISIÇÃO (ANNOS)	Tempos de Serviço (annos)	LOCOMOTIVAS PARA TRENS DE: MANOBRAS		PASSAGEIROS		MIXTOS		CARGAS		TOTAES
		Numeros	Quantidades	Quantidades	Numeros	Quantidades	Numeros	Quantidades	Numeros	
1867.....	46	—	—	1	102	—	—	—	—	1
1871.....	42	—	—	2	100, 101	—	—	—	—	2
1873.....	40	—	—	2	[illegible]	3	126 a 128	—	—	5
1876.....	37	—	—	6	108 a 113	7	[illegible] a 131, 134 a 136 e 138	—	—	13
1877.....	36	—	—	2	154 e 155	—	—	3	500, 501 e 503	5
1881.....	32	—	—	4	150 a 153	—	—	—	—	4
1883.....	30	—	—	3	114 a 116	—	—	—	—	3
1888.....	25	—	—	—	—	—	—	3	509 a 511	3
1889.....	24	—	—	2	121 e 122	—	—	5	505, 506, 512 a 514	7
1891.....	22	—	—	19	117, 118, 133 a 149	2	439 e 440	7	507, 508, 520 a 524	28
1892.....	21	—	—	10	119, 120, 123 a 130	—	—	—	—	10
1893.....	20	—	—	20	171 a 190	—	—	5	515 a 519	25
1894.....	19	—	—	—	—	15	400 a 414	16	525 a 527, 650 a 654, 656 a 660, e 662 a 664	31
1895.....	18	—	—	—	—	9	415, 416, 418 a 424	—	—	9
1897.....	16	—	—	8	200 a 207	—	—	16	535 a 550	24
1902.....	11	2	1 e 2	4	300 a 303	—	—	—	—	6
1905.....	8	—	—	2	304 e 305	—	—	4	671 a 673 e 689	6
1906.....	7	—	—	8	306 a 314	—	—	8	674 a 679, 687 e 688	17
1907.....	6	—	3 e 4	4	250, 251, 280 e 281	—	—	12	50 a 52, 532 a 534, 680 a 683, 690 e 691	18
1908.....	5	—	—	10	208 a 213 e 252 e 255	—	—	6	528 a 531, 551 e 552	16
1909.....	4	2	20 e 21	12	214 a 218, 256, 350 a 355	—	—	10	555 a 560, 692 e 693	24
1910.....	3	—	—	10	257 a 262, 380 a 383	—	—	8	561 a 568.	18
1911.....	2	—	—	—	—	—	—	13	53 a 55, 70 a 79	13
1912.....	1	—	—	12	378, 379, 384 a 393	—	—	10	80 a 85, 694 a 697	22
Totaes.....	—	6	—	142	—	36	—	126	—	310

Bitola de 1m,00

1878.....	35					1	108			1
1887.....	26	—		1	22			1	124	2
1890.....	24		—	1	98			4	125 a 128	5
1891.....	23	1		1	36	1	104	4	122, 123, 129	8
1892.....	21	—		[illegible]	25 e 31	3	104, 106, 107	4	130, 131, 140, 142	9
1893.....	20	—		10	10, 11, 23, 33 a 35, 37 a 39 e 43			5	121, 132 a 134, 137	15
1894.....	19	—		[illegible]	12, 13 e 20			19	135, 136, 138, 139, 180 a 194	22
1895.....	18	—		[illegible]	54 e 58				—	5
1896.....	17	—	—	[illegible]	6,			1	111	7
1897.....	16	—		[illegible]	65 a 68					4
1900.....	[illegible]	4	11 a 16	[illegible]	70 a 75	1	109 a 111 e 200	4	113 a 116.	20
1911.....	[illegible]	—	—	1	[illegible]	—	—	[illegible]	[illegible]	9
1912.....	1	—	—	[illegible]	[illegible] a 90	—	—	[illegible]	[illegible] a [illegible], 200 a 202	15
Totaes.....	—	4	—	46	—	9	—	[illegible]	—	122

Percurso das locomotivas

Consideradas as locomotivas pelos serviços do Trafego, Manobras e Lastro, verifica-se em 1912 o seguinte resultado:

DESIGNAÇÃO	(1912) LINHA DA BITOLA DE: 1m,60	1m,00	PERCURSOS TOTAES
Trafego	10.139.433	3.062.663	13.202.096
Manobras	917.800	86.240	1.004.040
Lastro	347.240	279.206	626.446
Totaes	11.404.473	3.428.109	14.832.582

Da comparação dos percursos n'esse anno com as do anno anterior, resulta o que se segue no quadro abaixo:

DESIGNAÇÃO	NAS LINHAS DA BITOLA DE: PERCURSOS 1m,60		DIFFERENÇA RELATIVA a 1912		PERCURSOS 1m,00.		DIFFERENÇA RELATIVA a 1911	
	1911	1912	Quantidade	%	1911	1912	Quantidade	%
Trafego	10.855.543	10.139.433	— 716.110	— 6,5	3.007.014	3.062.663	+ 55.649	+ 1,8
Manobras	942.020	917.800	— 24.220	— 2,5	94.735	86.240	— 8.495	— 8,9
Lastro	293.252	347.240	+ 53.988	+18,4	244.770	279.206	+ 34.436	+ 13,9
Totaes	12.090.815	11.404.473	— 686.342	— 5,6	3.346.519	3.428.109	3.428.106	+ 2,4

Considerados os percursos effectuados pelas locomotivas empregadas em todos os serviços, nas diversas secções em que se divide a Estrada, podemos formar o quadro abaixo:

DESIGNAÇÃO	EM SERVIÇO DE			TOTAES
	Trafego	Manobras	Lastro	
Bitola 1m,60				
Suburbios	1.403.339	—	—	1.403.339
Secção 1ª	1.851.712	378.310	26.960	2.251.982
Secção 2ª	665.097	118.250	29.590	782.847
Secção 3ª	652.335	45.340	21.250	718.925
Secção 4ª	675.525	28.100	29.030	732.655
Secção 5ª	1.339.001	93.400	23.220	1.456.221
Secção 6ª	40.140	29.560	—	69.700
Ramaes S. Paulo	2.772.121	136.940	179.040	3.088.101
Ramaes Suburbios	43.920	—	—	43.920
Ramaes Santa Cruz	654.001	71.900	38.150	765.001
Ramaes Itacurussá	47.908	—	—	47.908
Ramaes Paracamby	43.874	—	—	43.874
Total em 1912	10.159.433	917.800	347.240	11.404.473
» » 1911	10.857.345	942.020	293.252	12.090.815
Differença para mais +	—	—	53.988	—
» » menos —	716.110	24.220	—	686.342
Bitola de 1m,00				
LAFAYETTE				
6ª e 7ª Secções	1.555.004	31.450	80.730	1.665.634
Ramal de Bello Horizonte	89.296	1.000	14.950	96.746
» » Ouro Preto	119.068	17.640	7.140	143.848
» » Santa Barbara	107.075	—	13.140	120.215
Total em 1912	1.872.443	50.090	115.960	2.015.443
» » 1911	1.901.889	56.145	130.945	2.088.979
Differença para mais +	—	545	—	—
» » menos —	69.116	—	4.995	73.566
LINHA AUXILIAR				
Suburbios	393.397	—	—	393.397
1ª Secção	189.097	26.600	38.580	254.277
2ª »	281.555	8.900	31.520	322.025
Ramal de Porto Novo	173.249	—	23.720	196.969
Total em 1912	1.037.298	35.550	93.820	1.166.668
» » 1911	1.026.751	44.590	80.530	1.151.891
Differença para mais +	10.487	—	13.290	14.747
» » menos —	—	9.040	—	—
REDE FLUMINENSE				
Linha Rio das Flores	94.928	—	13.980	108.908
» Ex-União Valenciana	76.908	—	16.200	93.108
Total em 1912	171.836	—	30.180	202.016
» » 1911 (Junho a Dezembro)	68.210	—	3.820	72.030
Differença para mais +	103.626	—	26.360	+ 129.986
» » menos —	—	—	—	—
RAMAL DE PIRANGA				
Total em 1912	20.816	—	23.226	44.042
» » 1911 (Fevereiro a Dezembro)	16.164	—	23.455	39.619
Differença para mais +	16.652	—	—	10.423
» » menos —	—	—	229	—

Quantidade e percursos totaes das locomotivas que estiveram em servico do trafego, manobras e lastros e as respectivas medias annuaes, d'estes percursos por locomotivas, nos ultimos cinco annos, 1908-1912.

Bitola de 1m,60 (*)

PERCURSOS (kilometros)	1908		1909		1910		1911		1912	
	Quantidade de locomotivas	Percurso kilometrico	Quantidade de locomotivas	Percurso kilometrico	Quantidade de locomotivas	Percurso kilometrico	Quantidade de locomotivas	Percurso kilometrico	Quantidade de locomotivas	Percurso kilometrico
100 a 10.000.	9	52.934	14	75.449	20	110.574	15	66.144	21	133.664
10.001 » 20.000.	23	348.224	23	360.372	20	311.146	18	281.120	35	527.443
20.001 » 30.000.	32	812.086	36	888.639	36	911.728	28	724.873	33	812.315
30.001 » 40.000.	47	1.634.680	47	1.633.287	44	1.557.268	38	1.309.429	46	1.580.593
40.001 » 50.000.	54	2.938.108	59	2.645.029	54	2.456.988	61	2.780.618	53	2.400.352
50.001 » 60.000.	39	2.134.695	38	2.080.979	48	2.656.846	45	2.443.765	44	2.377.540
Superior » 60.000.	29	1.338.333	30	1.938.082	—	—	—	—	—	—
60.001 » 70.000.	—	—	—	—	25	1.623.874	35	2.248.164	36	2.332.422
70.001 » 80.000.	—	—	—	—	17	1.255.827	23	1.728.682	12	896.325
Superior » 80.000.	—	—	—	—	3	265.165	6	508.020	4	343.819
Totaes.....	233	9.259.050	247	9.621.837	267	11.149.416	269	12.090.815	284	11.404.473
Percurso médio annual.....		39.740		38.955		41.758		44.947		40.156,5

Linhas: do Centro, Auxiliar, Rede Fluminense e Ramal de Piranga.

Bitola de 1m,00 (**)

100 a 10.000.	9	35.619	11	47.913	10	53.370	9	56.540	19	81.493
10.001 » 20.000.	21	322.302	15	209.959	9	144.496	16	228.504	23	341.480
20.001 » 30.000.	17	433.036	15	379.915	22	557.711	18	433.017	12	325.573
30.001 » 40.000.	17	599.605	13	469.853	20	684.890	24	854.100	15	514.674
40.001 » 50.000.	14	621.686	16	692.998	11	516.988	18	820.731	15	682.027
50.001 » 60.000.	5	264.743	8	416.631	12	640.079	13	700.716	19	1.018.825
Superior » 60.001.	—	—	—	—	3	184.286	4	252.911	—	—
60.001 » 70.000.	—	—	—	—	—	—	—	—	5	319.119
Superior » 70.001.	—	—	—	—	—	—	—	—	2	144.918
Totaes.....	83	2.276.991	79	2.217.269	87	2.783.820	102	3.346.519	110	3.428.109
Percurso medio annual.....		27.434		28.426		31.997		32.809		31.165

(*) Excluindo-se as 89 locomotivas que fizeram percurso inferior a 30.000 kilometros, restam 195, cujo percurso medio annual foi de 50.928 kilometros por locomotiva.

As locomotivas que excederam o percurso de 80.001 kilometros foram as de Ns. 200, 215, 214 e 216 de passageiros ás quaes percorreram 84.378, 84.526,85.722 e 80.193 kilometros.

(**) Excluindo-se as 54 locomotivas que fizeram o percurso inferior a 30.000 kilometros, restam 56, cujo percurso medio annual foi de 47.849 kilometros por locomotiva.

As locomotivas que excederam o percurso de 70.001 kilometros foram as de Ns. 72 e 127 as quaes percorreram 71.498 e 73.420 kilometros.

Combustiveis, lubrificantes e estopa, consumidos pelas locomotivas em serviços de Trafego, Manobras e Lastros, nos annos de 1912 e 1911.

I—COMBUSTIVEIS

a) Em toda a Estrada

ANNOS	TRAFEGO				MANOBRAS				LASTROS				TOTAES			
	CARVÃO		LENHA		CARVÃO		LENHA		CARVÃO		LENHA		CARVÃO		LENHA	
	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em m3	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em m3	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em m3	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em m3	Importancia em réis
1912.....	248.508.320	7.253:526$099	66.970	234:395$000	15.212.291	444:020$343	8.243	29:850$500	6.439.923	187:795$093	11.112	38:892$000	270.154.534	7.885:341$475	86.325	302:137$500
1911.....	234.659.983	4.939:416$956	10.618,5	37:345$265	15.198.800	319:923$295	633	2:220$261	6.096.398	128:324$586	3.366	11:836$224	255.955.181	5.387:668$839	14.617,5	51:407$750
Differença:																
para mais..	13.848.337	2.314:110$143	56.351,5	197:049$735	13.491	125:097$048	7.610	26:624$239	337.525	59:470$445	7.746	27:055$776	14.199.353	2.497:677$636	71.707,5	250:729$750
para menos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

b) Nas linhas da bitola de 1m.60

1912.....	213.092.669	6.219:748$823	3.133	10:965$500	14.473.659	422:457$159	4.173	14:605$500	4.184.655	122:141$710	628	2:198$000	231.750.983	6.764:347$692	7.934	27:769$000
1911.....	197.274.461	4.152:430$129	303	1.065$609	14.048.093	295:698$809	356	1:252$002	3.677.306	77:403$613	29,5	103$747	214.999.860	4.525:532$051	688,5	2:421$358
Differença:																
para mais..	15.818.208	2.067:318$694	2.830	9:899$891	425.566	126:758$850	3.817	13:353$498	507.349	44:738$097	598,5	2:094$253	16.751.123	2.238:815$641	7.245,5	25:347$642
para menos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c) Nas linhas da bitola de 1m,00

1912.....	35.415.651	1.033:777$276	63.837	223:429$500	738.632	21:563$184	4.070	14:245$000	2.249.268	65:653$323	10.484	36:694$000	38.403.551	1.120:993$783	78.391	274.368$500
1911.....	37.385.522	786:985$827	10.315,5	36:278$218	1.150.707	24:224$986	277	974$170	2.419.092	50:920$975	3.336,5	11:734$004	40.955.321	862:131$798	13.929	48:986$392
Differença:																
para mais..	—	246:791$449	53.521,5	187:151$282	—	—	3.793	13:270$830	—	14:732$348	7.547,5	24:959$996	—	258:861$995	64.462	225:382$108
para menos	1.969.871	—	—	—	412.075	2:661$802	—	—	169.824	—	—	—	2.551.770	—	—	—

II. — LUBRIFICANTES

a) Em toda a Estrada

ANNOS	TRAFEGO				MANOBRAS				LASTROS				TOTAES			
	OLEOS		GRAXA		OLEOS		GRAXA		OLEOS		GRAXA		OLEOS		GRAXA	
	Quantidade em litros	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em litros	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em litros	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em litros	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis
1912	785.541	137:163$714	3.780	1:659$420	52.983	9:251$415	121	53$119	27.974	4:884$568	18	7$902	866.498	151:299$697	3.919	1:720$441
1911	733.469	205:086$006	1.583	1:193$582	47.738	13:318$902	105	79$170	22.370	6:241$230	—	—	803.577	224:646$138	1.688	1:272$752
Differença para mais +	52.072	—	2.197	465$838	5.245	—	16	—	5.604	—	18	7$902	62.921	—	2.231	447$689
» » menos —	—	67:922$292	—	—	—	4:067$487	—	26$051	—	1:356$662	—	—	—	73:346$441	—	—

b) Nas linhas da bitola de 1m,60

1912	682.849	119:232$947	3.650	1:602$350	49.661	8:771$357	120	52$680	14.892	2:600$307	7	3$073	747.402	130:604$611	3.777	1:658$103
1911	636.581	178:054$254	1.377	1:038$298	44.784	12:494$736	105	79$170	11.370	3:172$230	—	—	692.735	193:721$220	1.482	1:117$428
Differença para mais +	46.268	—	2.273	564$052	4.877	—	15	—	3.522	—	7	3$073	54.667	—	2.295	540$675
» » menos —	—	58:821$307	—	—	—	3:723$379	—	26$490	—	571$923	—	—	—	63:116$609	—	—

c) Nas linhas da bitola de 1m,00

1912	102.692	17:930$767	130	57$070	3.322	480$058	1	$439	13.082	2:284$261	11	4$829	119.096	20:695$086	142	62$338
1911	96.888	27:031$752	206	155$324	2.954	824$166	—	—	11.000	3:069$900	—	—	110.842	30:924$918	206	155$324
Differença para mais +	5.804	—	—	—	368	—	1	$439	2.082	—	11	4$829	8.254	—	—	—
» » menos —	—	9:100$985	76	98$254	—	314$108	—	—	—	784$739	—	—	—	10:229$832	64	92$986

III - ESTOPA

a) Em toda a Estrada

ANNOS	TRAFEGO		MANOBRAS		LASTROS		TOTAES	
	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis
1912	59.622	33:045$606	5.441	3:015$679	3.288	1:822$377	68.351	37:883$662
1911	73.746	53:454$011	5.439	3:937$836	3.270	2:367$480	82.455	59:759$327
Differença para mais +	—	—	2	—	18	—	—	—
» » menos —	14.124	20:408$405	—	922$157	—	545$103	14.104	21:875$665

b) Bitola de 1m,60

1912	47.485	26:318$608	4.997	2:769$592	1.758	974$373	54.240	30:062$573
1911	59.484	43:086$721	4.857	3:516$468	1.623	1:175$052	65.964	47:778$241
Differença para mais +	—	—	140	—	135	—	—	—
» » menos —	11.999	16:768$113	—	746$876	—	200$679	11.724	17:715$668

c) Bitola de 1m,00

1912	12.137	6:726$998	444	246$087	1.530	848$004	14.111	7:821$089
1911	14.262	10:367$290	582	421$368	1.647	1:192$428	16.491	11:981$086
Differença para mais +	—	—	—	—	—	—	—	—
» » menos —	2.125	3:640$292	138	175.281	117	344$424	2.380	4:159$997

Com os dados dos quadros anteriores tem-se o resumo abaixo da totalidade de combustiveis, lubrificantes e estopa, consumidos em toda a Estrada pelas locomotivas utilisadas em todos os serviços, durante a anno de 1912.

DESIGNAÇÃO	UNIDADE	Linhas da bitola de:				Em toda a Estrada	
		1m,60		1m,00		TOTAES	
		Quantidade	Importancia em réis	Quantidade	Importancia em réis	Quantidade	Importancia em réis
Carvão.....	Kilogs. ..	231.750.983	6.764:347$692	38.403.551	1.120:993$783	270.154.534	7.885:341$475
Lenha.....	M. cubico	7.934	27:769$000	78.391	274:368$500	86.325	302:137$500
Oleos.....	Litros....	747.402	130:604$611	119.096	20:695$086	866.498	151:299$697
Graxa.....	Kilogs. ..	3.777	1:658$103	142	62$338	3.919	1:720$441
Estopa.....	Kilogs ...	54.240	30:062$573	14.111	7:821$089	68.351	37:883$662
Total em 1912 ...	—	—	6.954:441$979	—	1.423:940$796	—	8:378:382$775
» » 1911 ..	—	—	4 772:579$172	—	952:170$634	—	5.724:749$806
Differença p. mais.	—	—	2.181:862$807	—	471:770$162	—	2.653:632$969
» » menos	—	—	—	—	—	—	—

Consumo de carvão por locomotiva-kilometro nas diversas secções da Estrada e pelas differentes categorias de trens no anno de 1912.

b) **Linhas da bitola de 1m,60**

DESIGNAÇÃO DO SERVIÇO DOS TRENS		LINHA DO CENTRO						RAMAES DE				Em todas as Secções e Ramaes. (Media)
		1ª Secção	2ª Secção	3ª Secção	4ª Secção	5ª Secção	6ª Secção	Santa Cruz	Itacurussá	Paracamby	S. Paulo	
		kg.	kg.	kg.	kg.	kg.	kg.	kg.	kg	kg.	kg.	
Suburbios		26.313	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14.338	.....
Interior	Passageiros	19.141	22.317	10.562	13.407	17.244	18.546	18.133	.....	17.797	12.830	.....
	Mixtos	29.620	44.388	20.535	21.455	22.168	.....	31.656	16.723	.....	17.093	.....
	Cargas	29.527	45 219	19.205	30.846	29.263	21.150	28.932	.....	.....	22.955	.....
	Manobras	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15.770
	Lastros	13.828	17.278	12.100	12.204	13.111	.....	10.252	.....	.....	10 496	.....

b) **Linhas da bitola de 1m,00**

DESIGNAÇÃO DO SERVIÇO DE TRENS		Linha do Centro		RAMAES DE :			No centro e Ramaes. (Media)	LINHA AUXILIAR				Rêde Fluminense		Ramal de Piranga
		6ª Secção	7ª Secção	Ouro Preto	Bello Horisonte	Santa Barbara		1ª Secção	2ª Secção	Porto Novo	Em todas as Secções. (Media)	Rio das Flores	Valença	
		kg.	kg.	kg.	kg.	kg.	kg.	kg.	kg.	kg.	kg.	kg.	kg.	kg.
Suburbios		.....	.....	.....	.....	.....	.....	15.364	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Interior	Passags.	10.975	8.161	13.749	12.164	9.146	.....	13.401	13.338	13.603	.....	9.966	8.938	.....
	Mixtos	8.590	6.184	14.441	13.120	7.969	.....	18.251	15.378	14.993	.....	8.119	8.457	15.912
	Cargas	13.783	6.907	14.683	14.031	5.977	.....	19.182	14.713	15.288	.....	10.074	9.318	.....
	Manobras	.....	.....	.....	.....	.....	6.118	.....	.....	.....	12.054	.....	.....	.....
	Lastros	4 344	1.020	9.806	6.189	3.539	.....	10.676	14.325	13.772	.....	7.518	7.591	12.930

Consumo de carvão, total e por locomotiva-kilometro nos ultimos cinco annos, em todos os serviços do Trafego, Manobras e Lastros.

ANNOS	NAS LINHAS DA BITOLA DE: (CARVÃO CONSUMIDO EXPRESSO EM KILOGRAMMOS)										
	1m,60		1m,00								
			LINHA DO CENTRO E RAMAES		LINHA AUXILIAR		REDE FLUMINENSE		RAMAL DE PIRANGA		TOTAES GERAES
	Totaes	Por locomotiva kilometro	Totaes	Por locomotiva kilometro	Totaes	Por locomotiva kilometro	Totaes	Por locomotiva kilometro	Totaes	Por locomotiva kilometro	
1908	142.187.348	15.356	13.442.516	8.583	4.880.515	11.167	—	—	—	—	160.510.379
1909	152.329.099	15.832	16.375.519	9.761	5.377.625	10.851	—	—	—	—	174.082.243
1910	186.972.599	16.770	21.639.314	11.113	10.683.744	12.772	—	—	—	—	219.295.657
1911	214.999.860	17.782	24.506.048	11.731	15.411.398	13.379	603.900	8.384	433.975	12.908	255.955.181
1912	231.750.983	20.231	18.534.312	9.197	17.544.827	15.039	1.692.873	8.380	631.539	14.340	270.154.534

Combust respectiva importancia, nos serviços de
912 e 1911.

ANNOS	GRAXA						ESTOPA					
	TRAFEGO		MANOBRAS		LASTROS		TRAFEGO		MANOBRAS		LASTROS	
	Quantidade em milligrammos	Importancia em réis	Quantidade em milligrammos	Importancia em réis	Quantidade em milligrammos	Importancia em réis	Quantidade em decigrammos	Importancia em réis	Quantidade em decigrammos	Importancia em réis	Quantidade em decigrammos	Importancia em réis
1912.....	300	0,13	130	0,06	20	0,008	46	2,51	54	2,99	51	2,82
1911.....	120	0,09	110	0,08	—	—	55	3,90	51	3,70	55	3,90
Differença para	180	0,04	20	—	20	0,008	—	—	3	—	—	—
» »	—	—	—	0,02	—	—	9	1,36	—	0,71	4	1,08
1912.	42	0,02	11	0,005	39	0,02	40	2,2	51	2,8	55	3,04
1911.....	68	0,05	—	—	—	—	47	3,4	61	4,4	67	4,80
Differença par	—	—	11	0,005	39	0,02	—	—	—	—	—	—
» »	26	0,03	—	—	—	—	7	1,2	10	1,6	12	1,76

Combustiveis, lubrificantes e estopa consumidos por locomotiva kilometro e respectiva importancia, nos serviços de Trafego, Manobras e Lastros, nos annos de 1912 e 1911.

Linhas da bitola de 1m,60

ANNOS	CARVÃO						LENHA						OLEOS						GRAXA						ESTOPA					
	TRAFEGO		MANOBRAS		LASTROS		TRAFEGO		MANOBRAS		LASTROS		TRAFEGO		MANOBRAS		LASTROS		TRAFEGO		MANOBRAS		LASTROS		TRAFEGO		MANOBRAS		LASTROS	
	Quantidade em kilogrammos	Importancia em reis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em reis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em reis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em reis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em reis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em reis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em reis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em reis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em reis	Quantidade em milligrammos	Importancia em reis	Quantidade em milligrammos	Importancia em reis	Quantidade em milligrammos	Importancia em reis	Quantidade em decigrammos	Importancia em reis	Quantidade em decigrammos	Importancia em reis	Quantidade em decigrammos	Importancia em reis
1912	21,01	613	15,86	461	12,00	[illegible]	30	1,08	4,500	15,8	1,800	6,30	67	11,7	54	9,45	42	7,3	300	0,13	130	0,06	20	0,008	46	2,51	54	2,90	51	2,82
1911	18,177	382	14,91	321	12,54	[illegible]	27	0,09	378	1,3	100	0,35	58	16,2	47	13,20	38	10,6	120	0,09	110	0,08	—	—	55	3,90	51	3,70	55	3,90
Differença para mais	2,84	231	0,89	140	—	[illegible]	282	0,99	4,122	14,5	1,700	5,95	9	—	7	—	4	—	180	0,04	20	—	20	0,008	—	—	3	—	—	—
» » menos	—	—	—	—	0,54	—	—	—	—	—	—	—	—	4,5	—	3,75	—	3,3	—	—	—	0,02	—	—	9	1,36	—	0,71	4	1,08

Linhas da bitola de 1m,00

1912	[illegible]	[illegible]	[illegible]	250	[illegible]	[illegible]	21.000	73,50	47.100	165,0	37.500	131,00	54	5,95	58	6,3	47	5,2	42	0,02	11	0,005	39	0,02	40	2,2	51	2,8	55	3,04
1911	[illegible]	261	[illegible]	255	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	10,3	13.600	47,82	52	9,00	51	8,7	45	12,6	68	0,05	—	—	—	—	47	3,4	61	4,4	67	4,89
Differença para mais	—	[illegible]	—	—	—	[illegible]	17.000	61,14	44.180	154,7	23.900	83,18	2	—	7	—	2	—	—	—	11	0,005	39	0,02	—	—	—	—	—	—
» menos	0,8	[illegible]	3,54	[illegible]	1,85	—	—	—	—	—	—	—	—	3,05	—	2,9	—	4,4	26	0,03	—	—	—	—	7	1,2	10	1,6	12	1,76

Percurso e consumo

SERVIÇOS	
Suburbios da 1ª.....	
» de S. Paulo.....	
Passageiros e Especiaes.	1ª Secção...
	2ª » ..
	3ª » ..
	4ª » ...
	5ª » ...
	6ª » ...
	Ramal de Sa
	» » Pa
	» » S.
Mixtos.....	1ª Secção...
	2ª » ...
	3ª » ...
	4ª » . .
	5ª » ...
	Ramal de Sa
	» » Ita
	» » S.

Pe[illegible] rso [illegible] onsumo total [illegible] ombustiveis, lubrificantes e estopa das locomotivas, durante o anno de 1912

Linhas da bitola de 1m,60

SERVIÇOS	Combustiveis e lubrificantes						Consumo kilometrico				
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Estopa em kilos	[illegible]	[illegible]	Graxa ou [illegible]	Grammas em millilitros	Estopa em decigrammas
Suburbio da [illegible]	[illegible]	[illegible]		817	125.429	3.350	26.112	—	0,5	89	20
» » S. Paulo	[illegible]	[illegible]		03	[illegible]	200	14.458	—	—	55	60
Passageiros — 1ª secção	[illegible]	26.202.4[illegible]	[illegible]	[illegible]	110.[illegible]72	6.910	19.111	7,2	1004	86	50
» »	[illegible]	[illegible]	—	165	[illegible]	1.992	[illegible]	—	1807	10	80
» »	[illegible]	2.990.[illegible]	[illegible]		[illegible]	1.050	[illegible]	10,5	—	35	40
» »	[illegible]	3.983.[illegible]	[illegible]		[illegible]	1.038	[illegible]	66,0	—	42	40
» »	[illegible]	8.029.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.896	[illegible]	506	1,9	54	40
» »	[illegible]	441.[illegible]	[illegible]		[illegible]	118	[illegible]	784	—	59	40
» » Ramal do [illegible]	[illegible]	10.393.[illegible]	[illegible]	491	[illegible]	[illegible]	[illegible]	8,7	[illegible]	71	50
» »	[illegible]	780.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	473	72	60
» »	[illegible]	16.836.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11	03	41	50
Mixtos — 1ª secção	[illegible]	2.050.[illegible]		6[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	910	111	100
» »	[illegible]	1.054.[illegible]	—	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	67	60
» »	[illegible]	1.256.[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	381	—	49	40
» »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	21.[illegible]	1118	—	48	40
» »	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	2171	—	60	40
» »	[illegible]	[illegible]	—	24	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	851	122	150
» »	[illegible]	[illegible]	—	20	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	417	64	70
» »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	37	—	43	40
Cargas e Especiais — 1ª secção	[illegible]	[illegible]	[illegible]	401	47.651	4.291	[illegible]	7	986	116	90
» »	[illegible]	[illegible]	—	—	26.181	2.116	[illegible]	—	—	84	60
» »	[illegible]	4.[illegible]	[illegible]	1	[illegible]	[illegible]	19.203	[illegible]	4	4[illegible]	40
» »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1	14.654	1.127	30.846	[illegible]	3	47	30
» »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1	39.313	2.531	29.263	[illegible]	1	76	40
» »	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	1585	—	78	70
» »	[illegible]	1.571.[illegible]		42	[illegible]	[illegible]	28.[illegible]		771	105	50
» »	[illegible]	18.539.[illegible]	5,0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	43	1	50	50
Lastros — 1ª secção	24.060	372.804	—	7	1.784	179	[illegible]	—	259	66	70
» »	29.590	511.261	—	—	908	[illegible]	[illegible]	—	—	30	40
» »	21.256	287.141	—	—	825	77	[illegible]	94	—	39	30
» »	29.030	354.274	[illegible]	—	1.045	121	[illegible]	1115	—	36	60
» »	[illegible]	305.[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	202	[illegible]	1240		75	90
» »	[illegible]	[illegible]			[illegible]	216	[illegible]	—	—	54	70
» »	179.040	1.8[illegible]	14,0	—	6.526	804	10.496	75	—	[illegible]	50
Manobras	917.800	14.473.659	4173	120	[illegible]	[illegible]	15.770	1546	139	54	50
Total em 1912	[illegible]	231.750.983	7.934,0	[illegible]	[illegible]	54.240	[illegible]	[illegible]	331	65	50
» » 1911	12.096.801	214.909.860	688,5	[illegible]	[illegible]	[illegible]	17.782	56	122	56	50
Differença para mais	—	16.751.123	7.245,5	2.295	54.067	—	2.559	639	209	8	—
» » menos	686.342	—	—	—	—	11.724	—	—	—	—	—

LAFAYETTE E SETE LAGOAS

Linhas da bitola de 1m,60

Passageiros e Especiais — 6ª Secção	267.314	2.933.502	[illegible]	26	8.[illegible]	934	10,98	10.000	—	33	30
7ª »	26.[illegible]143	2.122.836	4445		7.[illegible]	729	8,16	17.000	—	30	30
Ramal de Ouro Preto	45.731	628.770	659	5	1.[illegible]	156	13,74	14.000	—	35	30
» » B. Horizonte	20.240	307.490	[illegible]	2	849	97	12,13	7.000	—	34	40
» » S. Barbara	92	750	—	—	2	—	9,14	—	—	24	—
Mixtos — 6ª Secção	[illegible]	3.117.247	18167	19	[illegible]	1.242	8,59	50.000	—	34	30
7ª »	46.707	2.143.041	[illegible]	—	[illegible]	1.180	6,18	70.000	—	34	30
Ramal de Ouro Preto	64.198	825.770	959	8	2.142	206	14,14	15.000	100	34	30
» » B. Horizonte	42.[illegible]	[illegible]	646	1	1.618	167	14,12	13.000	—	31	30
» » S. Barbara	106.851	891.484	2748	3	3.567	112	7,97	26.000	—	31	40
Cargas e Especiais — 6ª Secção	272.290	3.732.800	5058	67	[illegible]	1.025	13,78	19.000	200	36	40
7ª »	25.[illegible]01	180.205	1511	—	829	90	6,91	58.000	—	33	30
Ramal de Ouro Preto	199	2.022	3	—	7	—	14,08	15.000	—	35	—
» » B. Horizonte	4.983	69.915	71	—	172	14	14,03	14.000	—	35	30
» » S. Barbara	132	789	7	—	6	1	5,98	53.000	—	45	70
Lastros — 6ª Secção	40.600	176.310	2972	9	2.830	288	4,34	73.000	200	63	70
7ª »	46.120	47.047	4349	—	3.012	282	1,02	94.000	—	63	60
Ramal de Ouro Preto	17.110	168.065	819	2	[illegible]	102	9,81	49.000	100	53	60
» » B. Horizonte	14.930	92.492	1204	—	1.037	119	6,19	81.000	—	70	80
» » S. Barbara	11.150	40.528	307	—	[illegible]	53	3,54	25.000	—	28	40
Manobras	50.600	310.117	4006	1	1.930	217	6,12	79.000	—	38	40
Total em 1912	2.015.413	18.534.312	74.943	142	70.428	7.[illegible]34	9,19	37.000	60	35	30
» » 1911	2.088.979	24.606.048	13.307	206	71.592	11.085	11,73	6.000	99	34	60
Differença para mais	—	—	61.546	—		—	—	31.000	—	1	—
» » menos	73.566	5.971.736	—	64	1.164	3.761	2,54	—	39	—	

Percurso e consumo total e k
estopa das loco

LIN

Lin

SERVIÇOS

Passageiros e Especiaes.....	Suburbios.....
	1ª Secção.....
	2ª Secção.....
	Ramal de Porto Nov
Mixtos.....	1ª Secção.....
	2ª Secção.....
	Ramal de Porto Nov
Cargas e Especiaes.....	1ª Secção.....
	2ª Secção.....
	Ramal de Porto Nov
Lastros.....	1ª Secção.....
	2ª Secção.....
	Ramal de Porto Nov
Manobras.....	
Total em 1912.....	
» » 1911.....	
Differença para mais +.....	
» » menos —.....	

RÊD

Percurso e consumo total e kilometrico de combustiveis, lubrificantes e estopa das locomotivas durante o anno de 1912.

LINHA AUXILIAR

Linhas da bitola de 1m,00

SERVIÇOS	Percurso em Kilometros	Consumo total: Combustiveis: Carvão em kilos	Consumo total: Combustiveis: Lenha em metros cubicos	Consumo total: Lubrificantes: Graxa em kilos	Consumo total: Lubrificantes: Oleo em litros	Consumo kilometrico: Combustiveis: Carvão em kilos	Consumo kilometrico: Combustiveis: Lenha em metros cubicos	Consumo kilometrico: Lubrificantes: Graxa em kilos	Consumo kilometrico: Lubrificantes: Oleo em litros
Passageiros e Especiaes: Suburbios	[illegible]	8.014.197	—	10.682	1.797	15.36[illegible]	—	27	40
Passageiros e Especiaes: 1ª Secção	73.940	629.604	—	798	114	8.5[illegible]	—	25	20
Passageiros e Especiaes: 2ª Secção	102.[illegible]	1.831.719	1	3.150	490	13.34	—	25	30
Passageiros e Especiaes: Ramal de Porto Novo	51.4[illegible]	699.687	1	1.388	214	13.60	—	27	40
Mistos: 1ª Secção	101.001	1.[illegible]	11	3.465	451	18.25	100	34	40
Mistos: 2ª Secção	76.718	1.098.[illegible]	82	3.189	350	16.[illegible]	[illegible]	41	56
Mistos: Ramal de Porto Novo	108.970	1.513.831	51	4.101	400	14.[illegible]	—	41	50
Cargas e Especiaes: 1ª Secção	55.835	1.052.191	4	1.894	278	19.[illegible]	—	34	50
Cargas e Especiaes: 2ª Secção	73.[illegible]	1.084.[illegible]	58	3.299	335	14.71	[illegible]	44	50
Cargas e Especiaes: Ramal de Porto Novo	20.811	318.104	1	913	14	15.[illegible]	—	43	60
Lastros: 1ª Secção	38.[illegible]	411.[illegible]	—	1.490	2.6	10.[illegible]	—	38	60
Lastros: 2ª Secção	31.[illegible]	43[illegible]	—	547	[illegible]	14.[illegible]	—	17	20
Lastros: Ramal de Porto Novo	24.[illegible]	[illegible]	14	670	29	13.[illegible]	[illegible]	26	30
Manobras	[illegible]	426.515	64	1.388	227	12.05	1000	39	60
Total em 1912	1.[illegible]	17.544.827	224	37.128	5.253	15.04	206	32	40
» » 1911	1.[illegible]	16.411.[illegible]	26	35.183	4.806	13.28	33	31	40
Differença para mais +	14.[illegible]	2.1[illegible].424	185	1.053	440	1.76	186	1	—
» » menos —	—	—	—	—	—	—	—	—	—

RÊDE FLUMINENSE

Passageiros e Especiaes	Rio das Flores	5.8[illegible]	5.[illegible]	81	270	47	9.97	14.000	66	[illegible]
	Valença	19.[illegible]	172.[illegible]	39	848	102	8.94	2.000	44	50
Cargas e Especiaes	Rio das Flores	81.[illegible]	994.[illegible]	1.400	4.021	521	8.12	17.000	49	60
	Valença	46.[illegible]	392.[illegible]	39	2.000	209	8.40	1.000	42	60
Mistos	Rio das Flores	1.[illegible]	[illegible]	146	429	[illegible]	10.02	17.000	50	80
	Valença	11.117	105.[illegible]	[illegible]	534	26	9.62	2.000	48	60
Lastros	Rio das Flores	13.[illegible]	105.103	242	997	122	7.52	15.000	68	80
	Valença	16.[illegible]	122.581	102	702	36	7.59	6.000	44	40
Total em 1912		202.[illegible]	1.092.[illegible]	2.073	9.941	1.254	8.38	12.000	49	[illegible]
» » 1911 (*)		72.[illegible]	426.[illegible]	103	2.643	45	8.18	7.000	36	40
Differença para mais		129.[illegible]	1.088.[illegible]	1.884	7.298	48	—	5.000	13	20
» » menos —		—	—	—	—	—	—	—	—	—

RAMAL DE PIRANGA

Mistos	20.816	331.[illegible]	483	7.[illegible]	17	15.91	18.000	3[illegible]	40
Lastros	21.226	300.[illegible]	464	862	12	12.[illegible]	20.000	3[illegible]	50
Total em 1912	14.042	631.[illegible]	847	1.[illegible]	29	14.34	19.000	36	50
» » 1911 (**)	12.619	433.[illegible]	—	1.422	23	12.91	—	42	70
Differença para mais +	10.4[illegible]	197.564	847	177	—	1.43	19.000	—	—
» » menos —	—	—	—	—	5[illegible]	—	—	6	20

(*) Do mez de Junho a Dezembro de 1911.
(**) » » » Fevereiro a Dezembro de 1911.

a) Serviço do Trafego

ANNOS	NUMEROS		DESPEZAS								
			PESSOAL			MATERIAL			PESSOAL E MATERIAL		
	De locomotiva kilometro	De vehiculo kilometro	Totaes	Por locomotiva kilometro	Por vehiculo kilometro	Totaes	Por locomotiva kilometro	Por vehiculo kilometro	Totaes	Por locomotiva kilometro	Por vehiculo kilometro
Linha de 1m,60:											
1912	10.139.433	166.171.405	3.524:979$726	347,6	21,2	6.506:158$531	641.6	39,2	10.031:138$257	989,2	60,4
1911	10.855.543	166.309.131	3.819:844$941	351,9	23,0	4.555:753$484	420,6	27,3	8.375:608$425	771,6	50,0
Differença para mais	—	—	—	—	—	1.950:405$047	221,0	11,9	1.655:529$832	217,6	10,4
» » menos	716.110	137.726	294:875$215	4,3	1,8	—	—	—	—	—	—
Linha de 1m,00—Lafayette:											
1912	825 723	12.373.412	365:160$433	442,2	29,5	358:441$564	434,1	28,9	723:601$997	876,3	58,4
1911	925.832	13.438.031	368:454$512	396,7	27,3	268:180$939	289,6	19,9	636:635$451	687,6	47,3
Differença para mais	—	—	—	45,5	2,2	90:260$625	144,5	9,0	86:966$546	188,7	11,1
» » menos	100.109	1.064.619	3:294$079	—	—	—	—	—	—	—	—
Linha de 1m,00—Sete Lagoa:											
1912	1.007.050	6.234.195	193:308$572	191,9	31,0	402:987$973	400,2	64,6	596:296$545	592 1	95,6
1911	986.221	6.721.830	229:539$514	232,9	22,2	287:857$363	291,6	42,8	517:196$877	524,4	76,4
Differença para mais	20.829	—	—	—	8,8	115:330$610	108,6	21,8	79:099$668	67,7	19,2
» » menos	—	487.635	36:230$942	41,0	—	—	—	—	—	—	—
Linha de 1m,00—Auxiliar:											
1912	1.037.238	12.946.889	207:776$364	200,3	16,0	478:191$182	461,9	37,0	686:987$546	662,3	53,0
1911	1.026.751	10.445.664	226:271$244	221,3	21,6	309:009$792	300,9	30,5	535:281$036	521,3	53,0
Differença para mais,	10.487	2.501.225	—	—	—	170:181$390	161,0	6,5	151:686$510	141,0	—
» » menos	—	—	18:494$880	21,0	5,6	—	—	—	—	—	—
Linha de 1m,00—Rede Fluminense:											
1912	171.836	498.094	75:648$824	440,2	171,9	53:355$442	310,5	107,1	129:004$266	750,7	258,9
1911	68.210	179.501	37:044$526	543,0	206,3	15:833$280	232,1	88,2	52:877$806	776,6	294,6
Differença para mais	103.626	318.593	38:604$298	—	—	37:522$621	78,4	18,9	76:126$460	—	—
» » menos	—	—	—	102,8	34,4	—	—	—	—	25,9	35,7
Linha de 1m,00—Ramal de Piranga:											
1912	20.816	133.178	8:390$500	403,1	63,0	11:431$780	549,1	85,8	19:822$280	952,2	148,8
1911	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Differença para mais	20.816	133 178	8:390$500	403,1	63,0	11:4310780	549,1	85,8	19:822$280	952,2	148,8
» » menos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

b) Serviço de manobras

Bitolas de 1m,00 e 1m,60

ANNOS	Numero de locomotivas kilometro	DESPESAS Totaes	DESPESAS Por locomotiva kilometro
1912	1.004.040	700:515$119	697,6
1911	1.036.755	557:394$556	537,7
Differença para mais	—	143:120$563	159,9
» » menos	32.715	—	—

c) Serviço de Lastro

Bitolas de 1m,00 e 1m,60

Linha de 1m,60	1912	347.240	183:491$764	528,4
	1911	293.252	108:510$441	369,6
	Differença para mais	53.988	74:981$323	158,8
	» » menos	—	—	—
Linha de 1m,00 — Lafayette	1912	85.820	57:336$734	668,1
	1911	106.980	39:537$511	369,6
	Differença para mais	—	17:799$223	298,5
	» » menos	21.160	—	—
Linha de 1m,00 — Sete Lagoas	1912	46.130	29:128$020	631,4
	1911	53.420	21:400$602	400,6
	Differença para mais	—	7:727$418	230,8
	» » menos	7.290	—	—
Linha de 1m,00 — Auxiliar	1912	93.850	48:143$760	512,9
	1911	80.550	29:567$931	367,0
	Differença para mais	13.300	18:575$829	145,9
	» » menos	—	—	—
Linha de 1m,00 — Rede Fluminense	1912	30.180	8:468$742	280,6
	1911	3.820	3:048$961	797,9
	Differença para mais	26.360	5:419$783	—
	» » menos	—	—	517,3
Linha de 1m,00 — Ramal de Piranga	1912	23.226	14:978$452	644,9
	1911	—	—	—
	Differença para mais	23.226	14:978$452	644,9
	» » menos	—	—	—

Discriminação das despezas feitas com o serviço de conducção de trens, no anno de 1912

Designação		Pessoal	Material: Carvão	Lenha	Graxa	Agua	Oleo	Estopa	Diversos	Totaes	Total geral
Com locomotivas. 1m,60	Trens de suburbios....	216:364$375	1.096:186$746	—	358$663	—	22:244$334	2:021$546	2:520$300	1.123:331$589	1.339:695$964
	» do interior.....	3.252:759$868	5.118:512$670	10:965$500	1:243$687	3:580$286	96:948$290	24:298$424	71:259$518	5.326:808$375	8.579:568$243
	» de lastro.....	54:997$500	122:261$080	2.198$000	3$073	—	2:603$101	977$860	451$150	128:494$264	183:491$764
	Manobras.....	194:341$500	423:767$663	14:605$500	52$680	—	8:642$371	2.762$026	1:733$800	451:564$040	645:905$540
1m,00 Lafayette	Trens do interior.....	365:160$433	313:750$886	32:340$000	57$509	520$386	4:691$414	1:632$338	5:449$031	358:441$564	723:601$997
	» de lastro.....	23:104$500	14:095$247	18:393$500	48$390	—	867$465	312$900	258$732	34:232$234	57:336$734
	Manobras.....	10:292$000	9:227$155	14:021$000	$439	—	347$063	123$394	159$463	23:878$514	34:170$514
1m,00 Sete Lagoas	Trens do interior.....	193:308$572	202:842$829	182:024$500	—	1:307$882	5:897$037	1:840$456	9:075$269	402:987$973	596:296$545
	» de lastro.....	11:804$000	1:334$542	15:221$500	—	—	524$173	153$252	90$553	17:324$020	29:128$020
1m,00 L. Auxiliar	Trens do interior.....	130:990$164	290:910$011	504$000	—	289$600	3:946$877	1:605$754	1:923$953	299:180$195	430:170$359
	» de suburbios....	76:786$200	176:396$481	—	—	—	1:858$668	995$538	760$300	180:010$987	256:797$187
	» de lastro.....	12:898$500	34:482$257	56$000	—	—	458$455	203$948	44$600	35:245$260	48:143$760
	Manobras.....	7:471$000	12:359$995	224$000	—	—	239$988	123$782	20$300	12:968$065	20:439$065
1m,00 R. Flumin.	Trens do interior.....	75:648$824	43:600$237	7:220$500	—	—	1:468$411	601$194	465$100	53:355$442	129:004$266
	» de lastro.....	—	6.919$905	1:099$000	—	—	281$579	111$260	57$000	8:468$744	8:468$744
1m,00 Piranga	Trens do interior.....	8:390$500	9:808$273	1:340$500	—	—	128$857	53$050	101$100	11:431$780	19:822$280
	» de lastro.....	4:208$300	8:885$498	1:624$000	—	—	151$614	66$940	42$100	10:770$152	14:978$452
	Totaes em 1912.....	4.638:526$236	7.885:341$475	302:137$500	1:720$441	5:698$154	151.299$697	37:883$662	94:412$269	8.478:493$198	13.117:019$434
	» » 1911.....	4.775:254$845	5.387:663$839	51:407$750	4:114$827	5:456$884	294:136$101	77:597$605	83:037$194	5 903:714$200	10.678:969$045
	Differença para mais ..	—	2.497:677$636	250:729$750	—	241$270	—	—	11:375$075	2.574:778$998	2.438:050$389
	» » menos.	136:728$609	—	—	2:694$386	—	142:836$404	39:713$943	—	—	—
Por locomotiva kilometro	1912.....	$312	—	—	—	—	—	—	—	$571	$884
» » »	1911.....	$439	—	—	—	—	—	—	—	$544	$983
	Differença para mais ...	—	—	—	—	—	—	—	—	$27	—
	Differença para menos.	$127	—	—	—	—	—	—	—	—	$099

OBSERVAÇÕES

Designação			Pessoal	Material	Total
Locomotivas só...	Totaes.....	1912.....	4.638:526$236	8.478:493$198	13.117:019$434
		1911.....	4.643:587$098	5.812:651$532	10.456:238$630
	Differença.....	para mais.....	—	2.665:841$666	2:660:780$804
		» menos.....	5:060$862	—	—
	Custo kilometrico..	em 1912.....	$312	$571	$884
		» 1911.....	$300	$376	$676
	Differença.....	para mais.....	$012	$195	$208
		» menos.....	—	—	—

3° Officinas e Depositos

I—Reparação de Locomotivas

a) Locomotivas da bitola de 1m,60

Officinas do Engenho de Dentro

TYPOS	Numero de Reparações	GRANDES		MEDIAS		PEQUENAS	
		Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
Viajantes.....	101	207:001$903	87:008$179	5:768$164	991$410	2:601$864	4:541$704
Cargas..... ...	42	204:554$902	78:009:029	4:250$003	860$000	2:100$102	3:530$503
Mixtos.....	8	168:754$806	65:509$009	3:795$091	786$804	1:000$991	3:610$201
Manobras.....	4	50:700$000	35:500$061	923$070	504$600	500$970	2:000$003
Totaes	155	631:011$611	266:026$278	14:736$328	3:142$814	6:203$927	13:682$411

Officinas dos Depositos

Viajantes.....	139	354:302$110	225:043$230	9:447:297	7:702$012	863$635	458$141
Cargas.....	96	341:120$200	200:132$310	9:753$530	7:042$200	1:420$700	713$414
Mixtos.....	86	311:112$241	125:184$302	6:152$074	5:210$245	665$030	437$428
Manobras.....	22	17:302$665	6:443$912	1:056$002	6:142$821	684$698	190$837
Totaes.....	343	1.023:837$216	556:803$754	26:408$903	26:097$278	3:634$063	1:799$820

b) Locomotivas da bitola de 1,m00 (Lafayette)

Officinas do Deposito

Viajantes.....	17	43:020$110	20:200$100	1:004$020	459$000	557$707	932$979
Cargas.....	24	41:530$224	10:100$202	911$000	247$042	325$689	825$837
Mixtos.....	5	20:520$213	9:010$131	900$090	159$002	216$597	706$745
Manobras.....	5	8:120$000	7:400$122	801$000	107$040	207$797	402$226
Somma.....	51	113:190$547	46:710$555	3:616$020	952$084	1:307$790	2:867$787

c) Locomotivas da bitola de 1,m00 (Sete Lagoas)

Officinas do Deposito

Viajantes.....	13	45:300$081	25:020$024	2:102$201	2:041$500	420$340	200$010
Cargas.....	20	22:223$004	24:305$001	1:341$435	2:223$021	431$330	230$023
Mixtos.....	10	17:224$103	16:104$002	1:125$121	1:122$403	244$000	121$002
Manobras.....	—	—	—	—	—	—	—
Somma.....	43	84:747$188	65:429$027	4:568$757	5:836$924	1:095$670	551$035

d) **Locomotivas da bitola de 1m,00 (Linha Auxiliar)**

TYPOS	Numero de reparações	GRANDES		MEDIAS		PEQUENAS	
		Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
Officinas do Engenho de Dentro							
Viajantes	6	25:120$083	5:628$649	505$823	448$377	41$565	85$387
Cargas	4	24:110$003	3:817$428	400$713	337$256	31$060	65$276
Mixtos	3	41:130$164	7:739$542	610$934	559$499	52$070	90$498
Totaes	13	90:360$250	17:185$619	1:517$470	1:345$132	124$695	241$161
Officinas do Deposito							
Viajantes	8	6:130$200	2:630$200	2:810$110	1:682$120	487$617	484$122
Cargas	13	5:220$110	2:200$135	1:710$220	1:601$110	396$528	342$109
Mixtos	12	3:300$241	1:522$100	1:101$010	1:102$000	275$446	200$128
Manobras	2	1:200$141	120$014	200$042	100$161	—	—
Totaes	35	15:850$692	6:472$449	5:821$382	4:485$391	1:159$581	1:026$359
Officinas do 3º Deposito							
Viajantes	7	16:302$425	7:530$040	1:650$500	516$544	337$128	158$009
Cargas	9	14:210$340	7:502$254	1:070$434	408$772	230$564	124$504
Mixtos	8	10:330$234	7:034$105	900$000	301$000	130$000	100$000
Totaes	24	40:842$999	22:066$399	3:620$934	1:226$316	697$692	382$513

e) **Locomotivas da bitola de 1m,00 (Rede Fluminense)**

Officinas do Deposito

Viajantes	—	—	—	—	—	—	—
Cargas	—	—	—	—	—	—	—
Mixtos	17	25:510$140	7:408$546	2:253$100	1:142$305	215$405	—
Manobras	7	10:304$000	4:200$130	1:031$290	230$100	142$200	—
Totaes	24	35:814$140	11:608$676	3:284$390	1:372$405	357$605	—

f) **Locomotivas da bitola de 1m,00 (Ramal de Piranga)**

Officinas do Deposito (4º)

Viajantes	—	—	—	—	—	—	—
Cargas	11	1:425$745	354$470	—	—	—	—
Mixtos	19	3:007$655	843$514	—	—	—	—
Totaes	30	4:433$400	1:197$984	—	—	—	—

Quadro comparativo das despezas totaes com as reparacões de locomotivas, das importancias de taes reparaçoes por locomotivas, tendo percorrido mais de 100 kilometros, e das medias por locomotiva kilometro, nos annos de 1908 a 1912.

ANNOS	Numero de locomotivas em serviço	Percurso kilometrico	Importancia das reparações	Por locomotivas	Por kilometro
1908.....	316	11.529.372	2.187:326$548	6:921$919	189,7
1909.....	325	11.839.106	2.197:817$052	6:762$514	185,6
1910.....	354	13.383.558	3.335:078$373	9:421$125	249,9
1911.....	371	15.437.334	3.303:774$407	8:905$052	214,0
1912.....	394	14.832.582	3.176:303$421	8:061$684	214,1

Discriminação das despezas de reparação do material rodante no anno de 1912

DESIGNAÇÃO	BITOLA DE 1m,60		BITOLA DE 1m,00										TOTAES	
			LINHA AUXILIAR		LAFAYETTE		SETE LAGOAS		NORTE FLUMINENSE		RAMAL DE PIRANGA			
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1º — LOCOMOTIVAS														
Depositos — Reparações diversas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	780 190$750
Officinas do Engenho de Dentro	651 951$66	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	743 [illegible]	801 [illegible]
2º — CARROS DE VIAJANTES, CONDUCTORES DE TREN OU ALUENS E COMMIBIO														
Depositos — Reparações diversas	56 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1509$152	147 [illegible]	910 [illegible]
Officinas do Engenho de Dentro	514 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	—	514 [illegible]	576 [illegible]
3º — VAGÕES DE CARGAS														
Depositos — Reparações diversas	11 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	30 [illegible]	70 [illegible]
Officinas do Engenho de Dentro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	—	417 [illegible]	487 [illegible]
4º — VAGÕES DIVERSOS														
Depositos — Reparações diversas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Officinas do Engenho de Dentro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	—	113 [illegible]	416 [illegible]
Totaes ...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBRAS NOVAS

OFFICINAS

Melhoramentos nas Officinas geraes e nos Depositos.

1 Moitão electrico para corrente de 220 volts.
2 Bufalos «Down Drafft Forge» completos.
3 Apparelhos servindo para cylindros de 21''×24' até 32''×28''.
1 Prensa hydraulica de 300 toneladas.
3 Installações para aspiração de pós de serragem.
1 Guindaste electrico de 10 toneladas.
5 Machinas «Portable Pneumaticas» para rebites
2 Installações para uma uzina gerador de oxigeneo.
3 Guindastes electricos completos de 5 e 10 toneladas.
22 Apparelhos extinctores de incendio.
1 Carpinteiro universal com motor electrico.
1 Plaina de 2 cabeçotes 220 volts, 7=5. HP.
2 Motores de corrente alternativa de 220 volts.
1 Motor electrico para machina de parafusos.
2 Ditas de inducção 25—HP.
1 Dita radial para furar chapas.
2 Motores de 3. HP. 60 cyclos—220 volts.
1 Compressor de ar completo com regulador.
1 Motor de inducção triphasico de 25—HP.
1 Guindaste de trez motores electricos.
1 Dita de bancada para afiar ferramentas.
1 Motor triphasico de 25 ampéres 220 volts.
1 Dito triphasico com estrado de ferro 220 volts.

S. DIOGO

1 Motor triphasico de 5—HP. com commutadores.
1 Batedor electrico para rebites.
1 Compressor de ar para 1,000 pés cubicos.
1 Puxavante duplo com embolos de metal.
1 Motor electrico para o compressor.
1 Bomba de oleo.
1 Refriador automatico.
1 Filtro para oleo.
15 Tornos mechanicos para bancadas.
1 Torno giratorio para derre er bronze.
1 Motor electrico para forjas.
1 Movimento alternativo para cortar cantoneiras.
1 Machina triplice para enrolar chapas.
1 Motor electrico de 50. HP.—50 cyclos—200 volts.
Plaina horizontal de 14''.

ENTRE RIOS

1 Machina para moldar cepos.
1 Peneira pneumatica para fundição.
1 Machina rotativa para separar bronze do ferro.

NORTE

1 Motor de inducção triphasico de 220 volts.

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

Fundiram-se em ferro 58.610 peças, pesando 649.476 kilogrammos que importaram em Rs. 239:888$352, sendo esta importancia superior em Rs. 33:308$546 á correspondente em 1911, tendo sido o peso inferior ao desse anno em 15.756 kilogrammos.

O preço médio foi de Rs. 369 em 1912 contra Rs 310 em 1911.

Em bronze fundiram-se 14.922 peças pesando 54.447 kilogrammos na importancia de Rs. 93:128$706, havendo sobre o preço e peso de 1911 as differenças para mais de Rs. 13.108$484 e 8075,5 kilogrammos.

O preço medio foi de Rs. 1$710 por kilogrammo ou menos 15 reis do que em 1911.

4.º DESPEZAS

I—Recapitulação das despezas feita pela 1.ª Divisão por conta do custeio

O total do custeio—comprehendidas reparações e reconstrucções do material rodante e conducção de trens em serviço do Trafego—importou:

Em 1912	19.894:957$903
» 1911	16.806:886$241
Differença para mais	3.088:071$662

As despezas em 1912 decompõem-se do seguinte modo:

Reparações de locomotivas	3.176:303$421
» » carros e vagões	3.341:523$595
Conducção de trens (excluindo lastro)	12.887:346$010
Despezas geraes e de Escriptorio	489:784$877
Total	19.894:957$903

Estas despezas, comparadas com as de 1911 dão as differenças abaixo.

ESPECIFICAÇÃO	1912	
	PARA MAIS	PARA MENOS
Reparação de locomotivas	.....	127:470$986
» » carros e vagões	965:910$685	.....
Conducção de trens	2.213:351$759	.....
Despezas geraes e de escriptorio	37:280$204	.....
Total	3.215:542$648	127:470$986
» para mais em 1911	3.088:071$622	.....

II—Despeza da 4.ª Divisão por conta do capital.

As despezas por conta do capital, se elevam a Rs. 16.208:241$306, assim discriminados:

Material rodante	15.393:001$540
Augmento das Officinas do Engenho de Dentro e Depositos	815:239$766
	16.208:241$306
Deduzido o valor do material que deu baixa	464:198$000
Total	15.744:043$306

A importancia da despeza total com o fornecimento a diversos em 1912, consta do seguinte quadro.

DISCRIMINAÇÃO	IMPORTANCIAS
Diversas Divisões da Estrada	517:388$544
Ministerio da Guerra	11:977$160
Palacio Presidencial	37:306$521
Estrada de Ferro Victoria a Minas	5:533$848
Viação Fluvial S. Francisco	4:382$940
Companhia Edificadora	2:281$214
Empreza Industrial Serra do Mar	327$188
The Rio de Janeiro T. Light & Power Cº	80$575
Estrada de Ferro Oeste de Minas	3$537
Companhia Industrial de Electricidade. (B. Pirahy)	238$800
Particulares	1:394$813
Indemnisações	468$350
Total	581:383$490

Demonstração geral de todas as despezas da 4ª Divisão effectuadas no anno de 1912

DESIGNAÇÃO	BITOLA DE 1m 00												TOTAES
Conta do custeio compreendendo a 4ª Divisão													
Administração e escriptorio													
Locomotivas — reparações diversas													
Carros de viajantes — Idem, idem													
Vagões de mercadorias — idem, idem													
Conducção de trens — [illegible] mistos e de cargas													
Diversas													
Totaes													
Contas diversas													
Materiaes [illegible] Obras novas por conta capital													
Officina do Engenho de Dentro e dos [illegible] por conta do capital													
Fornecimentos a diversos													
Materiaes diversos para os depositos													

Reparações de locomotivas comparadas com as de 1911

ESPECIES	1m,60				1m,00				Totaes geraes nas duas bitolas			
	Numero	Pessoal	Material	Total	Numero	Pessoal	Material	Total	Numero	Pessoal	Material	
Viajantes	240	579:984$973	325:744$676	905:729$649	51	145:789$910	67:997$061	213:786$971	291	725:774$883	393:741$737	1.119:516$620
Cargas	138	563:199$437	290:287$456	853:486$893	81	115:568$339	54:684$440	170:252$779	219	678:767$776	344:971$896	1.023:739$672
Mixtos	94	491:480$233	200:737$989	692:218$222	74	129:046$423	55:266$522	184:312$945	168	620:526$656	256:004$511	886:531$167
Manobras	26	71:167$105	50:782$234	121:949$639	14	22:006$470	12:559$793	34:566$263	40	93:173$875	63:342$027	156:515$902
Sommas	498	1.705:832$048	867:552$355	2.573:384$403	220	412:411$142	190:507$816	602:918$958	718	2.118:243$190	1.058:060$171	3.176:303$361
Em 1911	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.310:143$376	993:631$031	3.303:774$407
Differença em 1912	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— 191:900$186	+ 64:429$140	— 127:471$046

Reparação de carros e vagões comparada com 1911

LINHAS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO			NAS OUTRAS OFFICINAS			TOTAES GERAES		
	Carros	Vagões	Total	Carros	Vagões	Total	Carros	Vagões	Total
Bitola de 1m,60	1.090:553$059	1.764:987$367	2.855:540$426	128:272$809	56:829$605	185:102$414	1.218:825$868	1.821:816$972	3.040:642$840
Auxiliar	560$448	—	560$448	31:031:989	16:479$775	47:511$764	31:592$437	16:479$775	48:072$212
Lafayette	—	—	—	79:611$355	89:064$108	168:675$463	79:611$355	89:064$108	168:675$463
Sete Lagoas	—	—	—	1:493$000	63:385$451	64:878$451	1:493$000	63:385$451	64:878$451
Rede Fluminense	—	—	—	6:704$238	10:137$640	16:841$878	6:704$238	10:137$640	16:841$878
Piranga	—	—	—	1:115$347	1:297$404	2:412$751	1:115$347	1:297$404	2:412$751
Total de 1m,00	—	—	—	119:955$929	180:364$378	300:320$307	120:516$377	180:364$378	300:880$755
Total	1.091:113$507	1.764:987$367	2.856:100$874	248:228$738	237:193$983	485:422$721	1.339:342$245	2.002:181$350	3.341:523$595
Em 1911	—	—	—	—	—	—	1.105:756$854	1.269:856$056	2.375:612$910
Differença em 1912	—	—	—	—	—	—	+ 233:585$391	+ 732:325$294	+ 965:910$685

Via Permanente e Edificios

5ª DIVISÃO

Via Permanente e Edifficios

Em 31 de Dezembro de 1912 a extensão total das linhas em trafego montava a 2.032^{k},502^{m},5 o que representa um accrescimo de 58^{k},787^{m},2 sobre os 1.973^{k},715^{m},3 que compunham as rêdes ao terminar o anno anterior.

Dos 2.032^{k},502^{m},5 pertencem á bitola de 1^{m},60—973^{k},300 e á de 1^{m},00—1.059^{k},202,5.

Os detalhes relativos a cada bitola, bem como as respectivas condições echnicas, constam da seguinte discriminação:

LINHAS PRINCIPAES

de 1^{m},60	886^{k},123^{m},0	1.636^{k},462^{m},0
» 1^{m},00	750^{k},339^{m},0	

RAMAES

de 1^{m},60	76^{k},715^{m},5	381^{k},139^{m},5
» 1^{m},00	304^{k},424^{m},0	

LINHAS ACCESSORIAS

de 1^{m},60	10^{k},461^{m},5	14^{k},901^{m},0
» 1^{m},00	4^{k},439^{m},5	
		2.032,^{k}502^{m},5

EM VIA SINGELA

de 1^{m},60	902,^{k}569^{m},0	1.955,^{k}171^{m},5
» 1^{m},00	1.052^{k},602^{m},5	

EM VIA DUPLA

de 1^{m},60	54^{k},231^{m},0	60^{k},831^{m},0
» 1^{m},00	6^{k},600^{m},0	

LINHA QUADRUPLA

de 1^{m},60	16^{k},500^{m},0	16^{k},500^{m},0
» 1^{m},60	—	
		2.032^{k},502^{m},5

Desses 2.032^{k},502^{m},5 são:

Em alinhamentos rectos	1.119^{k},118^{m},0	ou	55,07 %
Em prolongamento curvos	913^{k},284^{m},5	»	44,93 %
			100,00

Em nivel	624^{k},725^{m},5	ou	30,74 %
Em declive	1.407^{k},777^{m},0	»	69,26 %
			100,00

As maiores rampas são:

Da bitola de $1^m,60$	$18\ ^m/_m$ por m.
Na bitola de $1^m,00$	$20\ ^m/_m$ por m.

Os raios minimos das curvas são:

Na bitola de $1^m,60$	$181^m,00$
Na bitola de $1^m,00$	$101^m,00$

Em relação ao anno de 1911 houve um accrescimo de $58,^k787,^m2$ provenientes da inclusão das seguintes linhas:

Ramal de Morro da Mina	$7^k,320^m,0$
Prolongamento do ramal de Santa Barbara	$39^k,600^m,2$
Ligação das linhas Valenciana e Rio das Flôres	$11^k,867^m,0$
	$58^k,787^m,2$

Na organisação desses dados manteve-se o seguinte criterio:

Os Ramaes, cujos entroncamentos com a linha principal são feitos em estação, foram considerados como começando no eixo dessa estação. Estão nesse caso os ramaes de Santa Cruz, Itacurussá, Paracamby, Bello Horizonte, Santa Barbara, Livramento, Ouro Preto, Fluvial, São Paulo, Penha, e as circulares de D.Clara, Bangú e Matadouro; e, na Linha Auxiliar, os ramaes de S. Christovam a Alfredo Maia, Honorio Gurgel a Deodoro, Valenciana e Rio das Flôres.

Nos outros ramaes, a extensão foi contada a partir da respectiva chave de entroncamento. São elles: Gambôa, S. Diogo, Jockey-Club, Campinho, Morro da Mina: e, na Linha Auxiliar: a circular da Pavuna e a Ligação da Valenciana com a Rio das Flôres. Nos pontos terminaes, não só dos ramaes como das linhas do centro e Auxiliar foi observado identico criterio, considerando-se como terminaes os eixos das estações extremas. Foram assim calculadas as extensões dos ramaes de Gambôa, S. Diogo, Jockey-Club, Santa Cruz, Paracamby, Livramento, Ouro Preto, Penha, Itacurussá, Bello Horizonte; Santa Barbara e as circulares de D. Clara e Bangú: (que foram contados de eixo a eixo de Madureira e de Bangú) e, na Linha Auxiliar, a linha tronco, terminando em Porto Novo, e os ramaes de Deodoro, Valença e Rio das Flôres. Para os outros ramaes considerou-se como ponto terminal o toco da respectiva linha. Assim se fez nos ramaes de S. Paulo, Campinho, Morro da Mina e Fluvial.

Para ponto terminal da Ligação da Valenciana com a Rio das Flores, foi tomada a chave extrema dessa linha, proximo a Taboas. O ponto terminal da circular de Matadouro foi considerado como sendo a chave de sahida da circular propriamente dita.

Na circular de Pavuna foram tomadas, como pontos iniciaes e finaes, respectivamente, as actuaes chaves de entrada e sahida, que se entroncam com a linha principal (esses pontos estão, no quadro, com as suas posições kilometricas referidas á Central, pela linha tronco). O ponto terminal do ramal de S. Christovão — Alfredo Maia é o antigo ZÉRO de Alfredo Maia que, serviu de ponto inicial para o cadastro da Auxiliar, e que foi transplantado para ponto conveniente, que não coincide com o eixo da actual estação de Alfredo Maia; isso afim de não alterar, nas plantas do cadastro já impressas, a kilometragem marcada.

Durante o anno foram entregues ao trafego em diversas linhas, as onze estações seguintes:

Na linha do Centro.....	kilometro	25—Ricardo de Albuquerque.
» » » »	»	192—Parada.
» » » »	»	318—Sergio Macedo.
» » » »	»	602—Capitão Eduardo.
» » » »	»	661—Perypery.
No ramal de Santa Cruz.....	»	46—Engenheiro Trindade.
» » » S. Paulo.....	»	113—Santa Cecilia.
» » » Santa Barbara.....	»	653—S. Bento.
» » » » »	»	659—Santa Barbara.
Ligação Valenciana e Rio das Flôres	»	165—Engenheiro Dunham.
Rio das Flôres.....	»	205—Engenhº Carvalhaes.

TRABALHOS EXECUTADOS

No decurso do anno foram executados os seguintes trabalhos:

OBRAS D'ARTE

Boeiros de tubos de concreto para o rio Tingue, proximo á estação Marechal Hermes, transformando em passagem inferior o pontilhão desse rio; obras preparatorias (augmento de boeiros e pontilhões) para duas novas linhas de Cascadura a Deodoro; alargamento da superstructura da ponte de Sant'Anna; muro de arrimo em Rodeio; alargamento da superstructura da ponte do Andrade; augmento do abastecimento d'agua em Barra do Pirahy; passagem inferior em Juparanã; curral para gado em Juparanã; alargamento do tunnel de Casal; alargamento da plataforma de Parahyba; caixa d'agua em Parahybuna; caixa d'agua em Prudente de Moraes; installação de um britador em Pombal; installação de um carneiro hydraulico em Engenheiro Passos; caixa d'agua para o deposito de Cachoeira; ponte provisoria sobre o rio Tieté—kilometro 444; caixa d'agua em Santa Cruz; assentamento de britadores nos kilometros 105 e 126; hydraute e repreza em Portella; conclusão da redução da bitola de $1^m,10$ para $1^m,00$ de Juparanã a Valença; triangulos de reversão e gyradores para as duas bitolas; melhoramentos das condições technicas da linha; ponte no kilometro 27.

Embarcadouro para animaes de raça na estação Central; idem para gado na nova estação de Prudente de Moraes; idem para suinos em Cachoeira; embarcadouro para gado em Guaratinguetá; embarcadouro para animaes em Juiz de Fóra.

TRANSFORMAÇÕES DE LINHA

Foi alargada a bitola no ramal de Ouro Preto, entre os kilometros 504 e 508; assentado o 3º trilho entre Barão de Vassouras e Juparanã, Juiz de Fóra a Bemfica e de Palmyra ao Triangulo do kilometro 323.

Além disso operou-se a transformacão de linha pela substituição do trilho typo **B**, em $9^k,581^m$ e **B** por **C** em $23^k,670^m$, sendo:

A por **B**

Entre Honorio Bicalho e Raposos.....	$6^k,527^m,00$
» General Carneiro e Rio das Velhas	$1^k,494^m,00$
» Sete Lagôas e Silva Xavier.....	$460^m,00$
» K. 508 e H. Hargreaves (Ramal de Ouro Preto).	$1^k,100^m,00$

B por **C**

Entre Sanatorio e Hermillo Alves.....	$23^k,670^m,00$

DESVIOS

Foram assentados durante o anno desvios em 24 pontos, sendo: de bitola larga e estreita no Pateo da estação Maritima com as ligações respectivas ás linhas do Caes do Porto; morto na estação de Austin; idem, idem em Barra do Pirahy; idem em Juiz de Fóra; idem morto em Ewbanck; idem em S. Macedo; idem morto em Palmyra; idem em Christiano; idem morto no kilometro 592; idem em Dr. Lund; idem em Perypery; idem no kilometro 669, futura estação Arcoverde; idem em P. de Moraes; idem em Pirapóra; idem morto em Pindamonhangaba; idem, idem no kilometro 418; idem, idem em Bom Destino; idem em Engenheiro Trindade; idem em Alfredo Maia; idem em Del Castillo e Cavalcante; idem em Magno; idem da pedreira em Inharajá; idem da Olaria em Sapê; idem no kilometro 76.

EDIFICIOS

A actividade do pessoal operario da Divisão foi empregada na realisação dos seguintes trabalhos.

Edificios—Augmento do gabinete de ensaios da 5ª Divisão; melhoramentos na estação Maritima e armazens; augmento de plataforma na estação de S. Diogo; plataforma e cobertura em Derby-Club; substituição por telhas de asbestos, da cobertura de zinco da nova plataforma de Belém; plataforma em Esperança; conclusão da estação de P. de Moraes; plataforma e cobertura em Santa Cecilia; cobertura de plataforma de Marechal Jardim; augmento e reconstrucção do restaurant de Taubaté; cobertura de uma plataforma em Jacarehy; cobertura da segunda plataforma em Suzano; plataforma em Norte; cobertura da 6ª parada do ramal da Penha; adaptação do barracão de Santa Marinha para armazem de mercadorias; augmento da plataforma de Campo Grande; estação e plataforma em Engenheiro Trindade; augmento de plataforma em Alfredo Maia; coberta em Barros Filho; plataforma de C. Barros; parada de Monte Libano; parada de Arcozello; plataforma coberta em Taboas.

LASTRAMENTO DA LINHA

O quadro que em seguida apresentamos mostra que em 31 de Dezembro de 1912 o lastramento de linha com pedra britada tinha attingido a 1.198^{k},597^{m},90, dos quaes 722^{k},673^{m},00 na bitola de 1,^{m}60 e 475^{k},924^{m},90 na de 1^{m},00. E bem assim que esse importante serviço tão util a conservação dos dormentes e demais materiaes da via permanente, accresceu de 212^{k},848^{m},90 sobre o total registrado em 31 de Dezembro de 1911.

DESIGNAÇÕES	BITOLA DE 1^{m},60	BITOLA DE 1^{m},00	TOTAL
Linha do centro	432^{k},361^{m},10	308^{k},635^{m},90	740^{k},997 ,00
Ramal de S. Paulo	247^{k},310^{m},90		247^{k},310^{m},90
Ramal de Santa Cruz	33^{k},986^{m},00		33^{k},986^{m},00
Circular de Bangú	915^{m},00		915^{m},00
Ramal de Paracamby	8^{k},100^{m},00		8^{k},100^{m},00
Linha Auxiliar		84^{k},667^{m},00	84^{k},667^{m},00
Ramal de Bello Horizonte		12^{k},408^{m},00	12^{k},408^{m},00
Ramal de Ouro Preto		43^{k},000^{m},00	43^{k},000^{m},00
Ramal de Santa Barbara		26^{k},183^{m},00	26^{k},183^{m},00
Ramal de Piranga		1^{k},031^{m},00	1^{k},031^{m},00
Somma	722^{k},673^{m},00	475^{k},924^{m},90	1.198^{k},597^{m},00

Em 1911	985^{k},749^{m},00
Mais em 1912	212^{k},848^{m},90

EMPREGO DO MATERIAL

O material absorvido durante o anno pela conservação das linhas, construcções, transformações e desvios, constou de:

224.140 dormentes novos de madeira.
8 345 dormentes usados de aço.
6 495 trilhos novos de aço.
3.575 trilhos usados de aço.
1.699 trilhos usados de ferro.
186 cruzamentos novos.
162 cruzamentos usados.

SECÇÃO TECHNICA

No escriptorio Technico foram executados 110 desenhos representando projectos novos, detalhes, copias, modificações etc.

GABINETE DE ENSAIOS

O Gabinete de ensaios examinou e analysou os infra mencionados materiaes:

Oleos para machinas	31
» » cylindros	35
» » carros	26
» de linhaça	36
» » banha	7
» » peixe	4
» » ricino	1
» » sebo	3
» » caroço de algodão	7
Graxas	28
Cimentos	19
Creosotos para dormentes	10
Hulhas	189
Agua	16
Tijolos	9
Telhas	11
Tubos de barros	2
Estopas	8
Cabos de linho	1
Tubos de caldeiras	2
Desinfectante	1
Sulfato de cobre	1
Calcareos	1
Ferros e aços	21
Metaes «antifriction»	2
Total	471

CADASTRO

Os trabalhos executados em 1912 foram os seguintes:
Serviço de campo:

Sapucaia —Porto Novo (kilometro 234 ao kilometro 262) terminação dos trabalhos. Serraria—Santa Fé.

Serviço de escriptorio:

Linha Auxiliar—Ambahy, Belém (kilometro 40 ao kilometro 66)—Sertão, Parahyba (kilometro 87 ao kilometro 95)—Entre Rios, Porto Novo (kilometro 198 ao kilometro 262).

Impressão de plantas: Não houve.

DESPEZA

A despeza com essa Divisão durante o anno, importou em Rs. 10.657:053$268 cabendo ao pessoal 7.742:161$949 ou 72. 65 °/₀ e ao material 2.914:891$319 ou 27. 35 °/₀.

Houve ainda em 1912 trabalhos por conta de terceiros, que importaram em Rs. 210:508$899, provenientes de 135:078$030 dispendidos com o pessoal e 75:430$869 com o material.

Do quadro que desdobra a despeza por especie de serviço e do resumo abaixo, verifica-se o accrescimo em 1912 de Rs. 17:615$506 no pessoal e Rs. 343:334$586 no material ou Rs. 360:050$092 totaes.

ANNOS	Pessoal	°/₀	Material	°/₀	TOTAL
1912	7.742:161$949	72,65	2.914:891$319	27,35	10.657:053$268
1911	7.724:546$443	75,02	2.571:556$733	24,98	10.296:103$176
Diff. em 912	17:615$506		343:334$586		360:950$092

nno de 1912

ACCESSORIOS

plas	TALAS		PARAFUSOS		PREGOS		REBITES		TIREFONDS		ARRUELAS		CALÇOS	
Usadas	Novas	Usadas	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novas	Usadas	Novos	Usados
—	272	600	13.318	3.042	—	1.598	—	—	17.500	2.158	3.800	932	—	2.672
—	—	—	2.000	—	—	—	—	—	4.500	300	—	—	—	—
1	180	2.595	1.750	4.390	—	400	—	—	14.800	5.000	7.490	4.060	5.400	—
—	—	20	1.400	—	4.000	—	—	—	26.250	—	400	—	7.500	—
—	—	—	1.900	—	11.250	—	—	—	55.275	300	2.550	—	5.400	3.311
—	5.800	—	21.407	—	12.800	—	—	—	29.500	100	19.907	—	900	—
—	2.316	—	—	—	—	—	—	—	5.000	—	300	—	—	700
—	1.200	400	3.536	2.400	—	—	—	—	6.000	500	2.336	—	—	460
—	1.770	—	4.375	—	3.600	—	—	—	9.700	—	3.000	—	—	—
—	340	—	3.678	—	1.444	—	—	—	3.000	—	590	—	—	—
—	3.150	8.520	5.200	—	—	—	—	—	4.400	—	—	—	—	—
—	800	—	1.800	—	—	—	—	—	14.500	—	—	—	13.000	—
2	1.846	—	11.195	1.680	1.373	—	—	—	16.550	300	4.844	—	5.782	5.212
—	370	—	150	6.700	160	2.000	—	—	1.760	—	—	—	—	4.000
—	3.536	—	4.382	280	—	—	—	—	14.210	—	4.854	—	8.900	—
—	140	—	—	—	—	—	—	—	1.550	—	—	—	31.000	—
—	100	500	11.750	—	—	—	—	—	15.000	—	—	—	10.000	—
—	800	30	10.000	—	—	—	—	—	6.200	—	3.700	—	9.500	—
—	—	—	8.507	—	—	—	—	—	11.700	—	1.607	—	80	—
—	2.468	18.984	13.000	700	800	7.900	—	—	28.000	1.500	—	—	30	—
—	470	5.700	2.780	—	9.290	710	—	—	4.000	—	2.403	—	—	—
—	—	—	4.650	—	—	—	—	—	2.000	—	1.000	—	—	—
—	—	—	330	—	—	—	—	—	2.250	—	—	—	—	—
3	25.558	37.339	127.108	19.192	44.717	12.608	—	—	293.645	10.158	58.781	4.932	97.492	16.355

svios

—	165	285	3.060	500	4.760	—	—	—	2.560	—	1.000	108	1.640	336
—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	90	7.108	—	3.000	2.082	—	—	815	—	10.000	—	—	429
2 —	50	260	5.250	—	15.800	—	—	—	3.000	—	3.000	—	5.000	20
—	3 281	—	19.643	—	60.000	—	—	—	14.500	—	3.000	—	10.000	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.100	—	—	—	—	—
—	500	900	3.000	—	—	100	—	—	4.261	—	5.155	—	438	3.725
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	600	—	—	—	—	—	—	—	2.800	—	—	—	—	—
—	—	116	1.350	—	—	—	—	—	3.240	—	—	—	—	—
184	—	—	368	—	—	—	—	—	4.690	—	—	—	1.380	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	134	—	768	—	2.000	—	—	—	3.350	500	—	—	—	—
—	300	—	3.593	—	—	—	—	—	1.500	—	1.300	—	2.000	—
—	—	—	3.100	—	—	600	—	—	6.000	—	—	—	5.600	—
3	61	120	10.852	—	21.700	—	—	—	15.000	—	—	—	—	—
—	—	3.200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1.286	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 187	5.171	4.971	59.378	500	107.260	2.782	—	—	62.816	500	23.455	108	26.058	4.510

Emprego de dormentes, trilhos e seus accessorios durante o anno de 1912

RESIDENCIAS	DORMENTES										TRILHOS								ACCESSORIOS																			
	de madeira						de aço				de aço				de ferro				CALÇAMENTOS		CHAVES				TALAS		PARAFUSOS		PREGOS		REBITES		TIREFONDS		ARRUELAS		CALÇOS	
																					Singelas		Duplas															
	Bitola especial		Bitola larga		Bitola estreita		Bitola larga		Bitola estreita		Bitola larga		Bitola estreita		Bitola larga		Bitola estreita																					
	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados
Em substituição																																						
[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	111	507	—	—	—	32	—	—	16	6	6	24	—	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	1.598	—	—	17.500	2.15[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.500	300	—	—	—	—
[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	61	—	—	—	45	—	—	14	5	4	6	—	—	1[illegible]	2[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	400	—	—	11.800	5.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—
[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	102	—	—	—	—	—	—	8	1	2	3	—	—	—	20	[illegible]	—	4.000	—	—	—	26.250	—	[illegible]	—	[illegible]	—
[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	3	76	—	—	—	—	—	—	—	2	20	—	—	—	—	—	[illegible]	—	11.250	—	—	—	55.275	300	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	1.015	—	—	—	—	225	—	—	4	—	—	2	—	—	5.[illegible]	—	[illegible]	—	12.800	—	—	—	20.500	100	[illegible]	—	[illegible]	—
[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	93	—	—	—	30	—	—	—	9	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	5.000	—	[illegible]	—	—	[illegible]
[illegible]	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	400	—	—	—	100	2	—	—	—	—	—	[illegible]	4[illegible]	[illegible]	2.46[illegible]	—	—	—	—	6.000	510	[illegible]	—	—	46[illegible]
[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1[illegible]	—	[illegible]	—	3.000	—	—	—	9.700	—	[illegible]	—	—	—
[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	1.444	—	—	—	3.000	—	[illegible]	—	—	—
[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	84	—	—	—	85	1	—	—	1	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	4.400	—	—	—	—	—
[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	307	—	—	—	—	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	14.500	—	—	—	13.000	—
[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	[illegible]	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	[illegible]	[illegible]	4.[illegible]	—	5.[illegible]	[illegible]
[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	1.[illegible]	—	416	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	1.700	—	—	—	—	4.000
[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	2.397	—	—	—	108	—	—	—	—	—	2	—	3	—	—	[illegible]	—	150	6.700	160	2.000	—	—	14.210	—	1.[illegible]	—	[illegible]	—
[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	5	—	3	—	—	—	[illegible]	—	[illegible]	280	—	—	—	—	1.550	—	—	—	11.600	—
[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	1	63	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	140	—	—	—	—	—	—	—	15.000	—	—	—	10.000	—
[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	[illegible]	500	11.750	—	—	—	—	—	6.[illegible]	—	3.700	—	[illegible]	—
[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]	30	10.000	—	—	—	—	—	11.[illegible]	—	1.667	—	80	—
[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	8.507	—	—	—	—	—	28.000	1.500	—	—	30	—
[illegible]	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	560	—	—	—	—	1	5	6	2	—	—	2.[illegible]	18.984	13.000	700	800	7.900	—	—	[illegible]	—	2.403	—	—	—
[illegible]	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	470	5.700	2.780	—	9.290	710	—	—	[illegible]	—	1.[illegible]	—	—	—
[illegible]	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	120	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.650	—	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—
[illegible]	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	330	—	—	—	—	—	2.250	—	—	—	—	—
[illegible]	—	—	100.035	—	87.790	—	—	2.486	—	3.005	1.444	[illegible]	1.444	1.204	—	308	—	322	71	23	28	52	—	—	[illegible]	37.330	127.108	10.192	44.717	12.608	—	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	4.[illegible]	492
Em construcção e transformação de linhas e desvios																																						
[illegible]	—	—	[illegible]	—	—	—	—	617	—	—	223	257	—	—	—	—	—	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	4	—	—	165	285	[illegible]	500	4.760	—	—	—	[illegible]	—	[illegible]	100	[illegible]	355
[illegible]	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	56	—	—	—	—	—	—	7	—	[illegible]	—	—	—	—	90	[illegible]	—	3.000	2.082	—	—	815	—	10.000	—	—	420
[illegible]	—	—	[illegible]	—	—	—	—	1.000	—	—	—	256	12	141	—	140	—	—	9	5	[illegible]	6	—	—	50	260	[illegible]	—	15.800	—	—	—	3.000	—	3.000	—	5.000	20
[illegible]	—	—	4.[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	3.2[illegible]	—	[illegible]	—	60.000	—	—	—	14.500	—	3.000	—	10.000	—
[illegible]	—	—	4.[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.100	—	—	—	—	—
[illegible]	—	—	—	—	240	—	—	—	—	1.237	—	—	—	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]	[illegible]	3.000	—	—	100	—	—	4.204	—	5.155	—	43[illegible]	[illegible]
[illegible]	—	—	—	—	877	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	600	—	—	—	—	—	—	—	2.500	—	—	—	—	—
[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110	1.350	—	—	—	—	—	3.240	—	—	—	—	—
[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36[illegible]	—	—	—	—	—	4.000	—	—	—	1.[illegible]	—
[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	—	—	701	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.[illegible]	500	—	—	—	—
[illegible]	—	—	1.200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1.4	—	76[illegible]	—	2.000	—	—	—	1.500	—	1.500	—	2.600	—
[illegible]	—	—	1.008	—	—	—	—	—	—	—	61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300	—	3.593	—	—	—	—	—	6.000	—	—	—	5.600	—
[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]	—	—	[illegible]	—	—	15.000	—	—	—	—	—
[illegible]	—	—	3.040	—	—	—	—	—	—	—	115	—	—	—	—	—	—	—	—	14	3	—	—	—	3	1	120	[illegible]	21.[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	430	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.280	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	—	—	[illegible]	—	7.077	—	—	1.617	—	1.237	3.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	140	—	[illegible]	[illegible]	30	44	[illegible]	—	187	5.171	4.971	30.[illegible]	500	107.260	[illegible]	—	—	62.816	500	23.455	108	26.05[illegible]	4.516

Resumo do material empregado na Via Permanente

EM SUBSTITUIÇÃO						Em construcção e transformação de linhas e desvios.			Total Geral
MATERIAL			Quantidades por bitola.		TOTAL	Quantidades por bitola.		TOTAL	
Especie	Qualidade		1m,60	1m,10		1m,60	1m,00		
Dormentes	De madeira	Novos	109.035	87.790	196.825	19.338	7.977	27.315	224.140
		Usados	—	—	—	—	—	—	—
	De aço	Novos	—	—	—	—	—	—	—
		Usados	2.486	3.005	5.491	1.617	1.237	2.854	8.345
Trilhos	De aço	Novos	1.444	1.444	2.888	3.136	471	3.607	6.495
		Usados	871	1.264	2.135	709	731	1.440	3.575
	De ferro	Novos	—	—	—	—	—	—	—
		Usados	308	522	830	140	729	869	1.699
Cruzamentos		Novos	—	—	71	—	—	115	186
		Usados	—	—	23	—	—	39	62
Chaves	Singelas	Novas	—	—	28	—	—	44	72
		Usadas	—	—	52	—	—	28	80
	Duplas	Novas	—	—	5	—	—	2	7
		Usadas	—	—	3	—	—	187	190
Talas		Novas	—	—	25.558	—	—	5.171	30.729
		Usadas	—	—	37.339	—	—	4.971	42.310
Parafusos		Novos	—	—	127.108	—	—	59.378	186.486
		Usados	—	—	19.192	—	—	500	19.692
Grampos		Novos	—	—	44·717	—	—	107.260	151.977
		Usados	—	—	12.608	—	—	2.782	15.390
Tirefonds		Novos	—	—	293.645	—	—	62.816	356.461
		Usados	—	—	10.158	—	—	500	10.658
Arruelas		Novas	—	—	58.781	—	—	23.455	82.236
		Usadas	—	—	4.932	—	—	108	5.040
Calços		Novos	—	—	97.492	—	—	26.058	123.550
		Usados	—	—	16.355	—	—	4.510	20.865

Resumo da Despeza

NATUREZA DO TRABALHO	Em 1912			Em 1911		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
POLICIA E GUARDA DA LINHA:						
Bitola de 1m,60	898:906$700	5:899$267	904:805$967	1.107:115$281	10:422$335	1.117:537$616
Bitola de 1m,00	346:645$950	3:195$675	349:841$625			
Sommas	1.245:552$650	9:094$942	1.254:647$592			
CONSERVAÇÃO ORDINARIA:						
Bitola de 1m,60	2.761:976$432	1.336:180$921	4.098:157$353	4.786:025$228	1.532:188$655	6.318:213$883
Bitola de 1m,00	1.886:092$062	466:286$602	2.352:378$664			
Sommas	1.648:068$494	1.802:467$523	6.450:536$017			
CONSERVAÇÃO EXTRAORDINARIA:						
Bitola de 1m,60	731:117$611	538:995$742	1.270:113$353	970:137$255	216:579$465	1.186:716$720
Bitola de 1m,00	259:133$888	39:419$954	298:553$842			
Sommas	990:251$499	578:415$696	1.568:667$195			
OBRAS NOVAS:						
Bitola de 1m,60	218:925$102	394:873$009	613.798$111	421:993$180	777:394$571	1.199:387$751
Bitola de 1m,00	148:495$500	116:363$536	264:859$036			
Sommas	367:420$602	511:236$545	878:657$147			
Totaes	7.251:293$245	2.901:214$706	10.152:507$951	7.285:270$944	2.536:585$026	9.821:855$970
Administracção	490:868$704	13:676$613	504:545$317	439:275$499	34:971$707	474:247$206
Sommas	7.472:161$949	2.914:891$319	10.657:053$268	7.724:546$443	2.571:556$733	10.296:103$176

Despeza kilometrica feita com o custeio da linha no anno de 1912, comparada com a do anno de 1911

SECÇÕES	Kilometros	Policia da linha		Conservação ordinaria		Conservação extraordinaria		Totaes	
	1912	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911
1ª inclusive Ramal da Gamboa	112.434	2:095$659	1:423$895	7:215$995	7:072$996	4:250$107	1:528$307	13:561$761	10:025$198
2ª » » de Santa Cruz	124.746	685$525	757$703	3:279$214	4:134$741	186$872	449$317	4:151$611	5:341$761
3ª » » de Paracamby	84.555	701$543	591$895	4:208$896	4:131$582	2:372$645	1:939$321	7:283$084	6:662$798
4ª	107.483	868$871	883$335	3:124$611	2:724$992	1:775$789	731$209	5:769$271	4:339$536
5ª inclusive Ramaes Piranga e Rio Flores	127.192	568$935	590$482	3:423$712	3:928$133	374$223	1:004$353	4:366$870	5:522$968
6ª	144.443	566$978	503$072	2:248$951	3:132$836	179$982	332$425	2:995$891	3:968$333
7ª	84.905	514$949	339$276	2:468$063	2:661$559	401$920	98$313	3:384$932	3:099$148
8ª	100.000	333$346	268$343	2:154$565	2:099$172	144$808	78$206	2:652$719	2:445$721
9ª	125.793	344$992	286$087	1:698$115	1:830$354	224$543	139$450	2:267$650	2:256$891
10ª	123.492	225$755	200$360	1:589$212	1:668$687	215$721	237$527	2:026$688	2:106$574
11ª	103.592	364$216	307$847	2:123$729	2:286$945	412$384	363$623	2:900$329	2:958$415
Ramaes Bello Horisonte e Santa Barbara	61.251	336$316	361$498	1:921$795	2:184$004	185$593	216$380	2:443$704	2:761$882
Ramal de Ouro Preto	99.580	409$223	396$107	2:144$350	2:113$895	308$241	602$819	2:861$814	3:112$821
1ª Ramal de S. Paulo	95.686	520$507	540$263	2:780$560	2:833$933	230$495	398$006	3:531$562	3:772$202
2ª » » »	87.076	639$184	636$317	3:149$025	2:812$539	2:175$410	1:799$536	5:963$619	5:248$392
3ª » » »	120.841	427$885	478$565	2:039$421	2:012$225	161$779	217$236	2:629$085	2:708$026
4ª » » »	143.196	473$102	447$180	3:278$469	1:999$033	188$398	227$102	3:939$969	2:673$315
5ª » » »	76.225	389$658	334$460	5:226$632	2:240$548	297$620	269$245	5:913$910	2:844$253
1ª Linha Auxiliar	95.673	525$769	505$975	2:550$945	2:591$242	181$078	277$270	3:257$792	3:374$487
2ª » »	88.088	434$738	259$391	3:917$368	2:354$900	437$005	287$121	4:789$111	2:901$412
3ª » »	101.814	308$175	321$478	1:997$560	1:899$119	341$557	370$182	2:657$292	2:590$779
4ª » »	63.368	61$742	41$243	1:444$333	1:490$060	35$412	46$102	1:541$487	1:577$405
Total	—	11:803$068	10:474$772	63:985$501	60:203$495	15:081$582	11:613$050	90:870$151	82:291$317

Contabilidade e Estatistica

6ª DIVISÃO

Contabilidade e Estatistica

Custo da Estrada

Bitola de 1m,60:

Linha Central	1ª Secção	24.495:591$028	
	2ª »	16.002:623$997	
	3ª »	6.434:175$375	
	4ª »	12.904:980$865	
	5ª »	22.947:082$899	
	6ª »	73:835$580	
Ramal	de Gamboa	400:478$696	
	» Santa Cruz	2.180:861$667	
	» Paracamby	198:250$465	
	» S. Paulo	36.173:078$421	
	» Porto Novo	6.198:908$440	
	» Paty do Alferes (em estudos)	11:678$770	
Estações		16.217:765$180	144.239:311$383

Bitola de 1m,00:

Linha Central	6ª Secção	15.975:229$105	
	7ª »	6.996:007$556	
Ramal	de Bello Horisonte	2.754:881$208	
	» Sant'Anna de Ferros	3.040:901$791	
	» Ouro Preto	4.536:327$654	
	» Porto Novo	40:883$962	
	» Angra e Lavras	10:656$509	
	» Santa Barbara	35:651$131	
	» Piranga	36:405$037	
	» Montes Claros	414$160	
	» Linha Auxiliar	10.446:706$175	
Estações		1.629:153$033	45.503:217$321

Material rodante	63.156:789$308	
Officinas do Engenho de Dentro	7.300:608$202	
Depositos diversos	4.435:740$236	
Casa de machinas em S. Julião	3:278$424	
Machinas, utensilios, etc	922:233$655	
Proprios diversos e mobilias	449:865$858	
Illuminação a gaz Pintsch	159:837$476	
Illuminação electrica	349:396$598	
Usina de creosotagem	12:534$985	
Rotunda em Sete Lagoas	124:988$851	
Instrumentos e livros de engenharia	5:041$017	76.920:314$610
		266.662:843$314

Material em ser, nos depositos:

Intendencia	141:269$126	
Trafego	208:681$152	
Telegrapho e Illuminação	398:681$956	
Locomoção	5.367:070$560	
Via Permanente	4.289:847$395	
Total		10.405:550$189

Custo medio kilometrico da:

Bitola larga de 1m,60	148:196$148
Bitola estreita de 1m,00	42:959$864

2.ª Receita

A receita propria da Estrada attingio em 1912 a	37.170:266$673
contra em 1911	32.427:548$200
o que dá um excesso em 1912 de	4.742:718$437

E, como a extensão media em trafego elevou-se durante este anno a 2.032k,502,5 verifica-se que foi de 18:287$927 a renda bruta media kilometrica durante elle; superior de 1:848$228 a obtida em 1911, que se limitou a 16:429$699

Além de sua receita propria, a Estrada arrecadou mais, a quantia de 5.487:608$162.

Provenientes das seguintes parcellas:

Trafego Mutuo	3.760:404$791
Taxa de transportes	348:594$400
Impostos dos Estados de Minas, Rio e S. Paulo	1.378:608$971
	5.487:608$162

e escripturou como renda ficticia a quantia de 573:683$500, importancia dos transportes effectuados por conta do Ministerio da Viação, Palacio Presidencial e Santa Casa da Mizericordia.

Os detalhes do movimento a credito por conta dos Ministerios, Estados, Prefeitura e Estradas de Ferro em trafego mutuo, bem como os detalhes dos transportes gratuitamente feitos em 1912, constam dos quadros seguintes:

VERBAS	1912	1911	1910
Viajantes	1.101:732$800	961:177$900	1.116:523$600
Encommendas	271:187$300	299:183$500	218:658$255
Mercadorias	580:519$200	782:675$000	577:996$400
Animaes	7:840$200	5:652$400	17:188$800
Vehiculos	1:893$100	2:716$700	1:826$000
Telegrammas	2:735$825	2:346$950	1:954$829
Rendas diversas	371:569$900	358:157$000	182:445$000
Totaes	2.337:478$325	2.411:909$450	2.116:592$884

A renda ficticia cujo valor em 1912, como se vê da demonstração a seguir, foi de 573:683$500, sobrepujou de 157:475$300 a de 1911 que attingio apenas a 416:208$200.

RENDA FICTICIA DE 1912

Viajantes..	Suburbios..	V 80.927	VK 1.213.905	11:251$700
	Interior....	V 5.495	VK 708.450	21:044$900
Encommendas.....		T 348	TK 50.645	14:116$300
Mercadorias.....		T 11.216	TK 2.771.196	100:223$500
Animaes.....		C 713	CK 191.641	6:172$400
Vehiculos.....		80	VK 32.148	17:834$600
Telegrammas.....		—	—	17$400
Rendas diversas.....		—	—	403:022$700
Total.....		—	—	573:683$500

RECEITA

Quadro estatistico geral correspondente aos annos de 1912, 1911 e 1910, comparativamente

DESIGNAÇÃO DAS VERBAS DA RECEITA	Receitas por especies			Relações por cento °/₀		
	1912	1911	1910	1911	1910	1909
Animaes não especificados	15:092$000	11:563$000	24:780$000			
Gado azinino, cavallar e muar	85:112$000	73:869$000	61:214$000	3,90	4,26	4,59
» caprino, lanigero e suino	152:502$000	147:640$000	157:752$000			
» vaccum	1.139:227$000	1.092:723$000	1.066:992$000			
Bagagens	11:303$000	14:807$000	162:768$000			0,57
Carros e vehiculos	57:523$000	23:549$000	17:256$000			
Encommendas	3.598:192$000	2.820:550$000	2.074:825$000	10,09	9,06	7,26
Mercadorias, c	Artefactos ceramicos	6:228$000	5:268$000	38:288$000			
	Artigos estrangeiros diversos	445:504$000	325:349$000	675:971$000			
	Assucar	514:194$000	553:852$000	617:029$000	1,44	1,78	2,16
	Bebidas alcoolicas	91:192$000	148:456$000	128:791$000			
	» não alcoolicas	900:456$000	790:570$000	540:509$000			
	Café	1.472:094$000	1.250:632$000	1.531:853$000	4,13	4,02	5,36
	Cal e outros materiaes de construcção	783:098$000	623:486$000	481:658$000			
	Carne verde	129:309$000	137:122$000	118:097$000			
	Carvão mineral	141:940$000	173:047$000	188:043$000	0,40	1,48	1,69
	Cereaes	698:445$000	461:254$000	483:646$000			
	Combustivel vegetal	242:075$000	234:443$000	225:271$000			
	Couros e pelles	142:372$000	130:891$000	164:013$000			
	Fumo	346:534$000	207:512$000	226:331$000			
	Generos alimenticios	1.680:060$000	1.818:208$000	1.863:566$000	4,71	5,84	6,52
	Machinas, apparelhos e utensilios	313:177$000	233:274$000	228:910$000	0,88	1.65	2,14
	Madeiras	315:363$000	254:175$000	262:097$000			
	Materias inflammaveis	542:437$000	514:597$000	614:943$000			
	» primas	193:379$000	176:439$000	249:970$000			
	Minerio	611:757$000	870:052$000	1.259:915$000	1,72	2,47	4,41
	Ouro	10:596$000	32:914$000	40:010$000			
	Sal	805:391$000	573:088$000	585:487$000	2,26	1,84	2.05
	Tecidos e manufacturas de tecidos estrangeiros	291:805$000	358:516$000	377:723$000			
	Idem idem nacionaes	909:118$000	813:876$000	726:021$000	2,55	2,61	2,54
	Varios artigos não especificados	5.232:394$000	4.017:231$000	2.823:564$000			
		21.877:869$000	18.888:953$000	18.017:293$000			

DESIGNAÇÃO DAS VERBAS DA RECEITA	Receitas por espécies			Relações por cento %		
	1912	1911	1910	1912	1911	1910
Transporte	21.877:869$000	18.888:953$000	18.017:293$000			
Interior — Viajantes de 1ª classe	5.857:690$000	4.881:692$000	4.380:506$000	27,93	26,99	25,33
Interior — » » 2ª »	4.103:047$000	3.522:410$000	2.853:411$000			
Suburbios — Viajantes de 1ª classe	1.805:103$000	1.858:660$000	1.466:390$000	19,73	12,35	11,61
Suburbios — » » 2ª »	2.021:709$000	1.988:600$000	1.851:222$000			
Total	35.665:418$000	31.140:315$000	28.568:822$000			
Armazenagens	84:246$000	43:433$000	49:777$000			
Multas — Por infracção do Regulamento	20:087$000	26:345$000	17:139$000			
Multas — » » de contracto	—	1:700$000	500$000			
Receita de Officinas	—	—	—			
» » obras particulares	—	—	—			
» diversas	533:885$000	517:361$000	520:008$000			
Telegrapho	89:108$000	77:612$000	66:582$000			
Trens especiaes	—	—	—			
Receita eventual — Venda de objectos inuteis; Venda de desenhos e taxas de analyses	15:412$000	24:680$000	31:263$000			
	36.408:156$000	31.831:446$000	29.254:091$000			
Porcentagens diversas	133:648$000	112:259$000	115:665$000			
Receitas de proprios	54:786$000	67:635$000	55:699$000			
» ficticia	573:682$000	416:208$000	549:238$000			
Total geral	37.170:272$000	32.427:548$000	29.974:693$000			

Observações. — A receita correspondente a *trens especiaes* está comprehendida na rubrica *receitas diversas*.

MERCADORIAS PAGANDO — 1912	TRAFEGO PROPRIO			TRAFEGO MUTUO			TOTAES GERAES		
	Peso em Toneladas	Toneladas Kilometros	Fretes etc. Central	Peso em Toneladas	Toneladas Kilometros	Fretes etc. Central	Peso em Toneladas	Toneladas Kilometros	Fretes etc. Central
Artefactos ceramicos	394	51.550	4:764$900	55	12.705	1.463$200	449	64.255	6:228$100
Artigos estrangeiros	15 622	5.481.062	343:138$800	5.293	1.647.045	102:365$600	20.915	7.128 107	445:504$400
Assucar	85.380	24.169.121	373:383$800	10.907	2.812.114	140:810$300	96.287	26.981.235	514:194$100
Bebidas alcoolicas	6.121	784 126	69:318$700	896	129.920	21:873$500	7.017	914 046	91:192$200
Bebidas não alcoolicas	18 733	6.102.702	705:508$600	6.185	1.490.585	194:947$900	24.918	7.593.287	900:456$500
Caf	30.026	8.857.626	878:087$200	21.788	5.730.342	594:006$500	51.814	14.587.968	1.472:093$700
Cal e outros materiaes	162.922	25.229.927	663:398$900	12.777	4.229.187	119:699$000	175.699	29 459.114	783:097$900
Carne verde	52.897	3 015.129	129;308$800	—	—	—	52 897	3.015.129	129:308$800
Carvão mineral	38.716	6.039.696	131:725$400	1.375	402.943	10:211$700	40.091	6.442.639	141:946$100
Cereaes	52.439	14.787.768	449:369$000	21.245	4.907.570	249:075$700	73 684	19.695.338	698:444$700
Combustivel vegetal	118 416	4.520.874	242:075$100	—	—	—	118.416	4.520.874	242:075$100
Couros seccos e salgados	6.995	1.371.020	127:307$000	376	89.525	15:064$600	7.371	1.460 545	142:371$600
Fumo	2 117	518.665	172:852$900	8 394	2.216 348	173:680$900	10.511	2.735.013	346:533$800
Generos alimenticios não especificados	143 310	36.114.120	1.374:948$800	22.524	5.904.008	305:110$000	165 834	42.018.128	1.680:059$700
Machinas, apparelhos, utensilios, etc.	15.803	3.082.563	255:844$700	3.188	927.336	57:332$400	18.991	4.009.899	313:177$100
Madeiras	45.703	8.488.330	255:744$400	7.868	1.306.088	59:618$700	53.571	9.794.418	315:363$100
Materias inflammaveis	24.422	7.571.360	390:049$700	3 951	1.174 298	152:387$700	28 373	8.745.658	542:437$400
Materias primas	14 969	4.874 659	104:312$700	5 918	1.967.887	89:065$900	20.907	6.842.046	193:378$600
Minerios de manganez e ferr	131.146	47.082.084	611:027$500	120	59.520	729$200	131.266	47.141.604	611:756$700
Ouro	3	1.424	10:596$600	—	—	—	3	1.424	10:596$600
Sal	31.454	11.503.782	527:388$500	14.786	3.890.798	278:002$100	46.240	15.394.580	805:390$600
Tecidos e manufacturas de tecidos nacionaes	16 386	5.542.386	747:922$500	4.008	1.186.918	161:195$700	20.394	6.729.304	909:118$200
Tecidos e manufacturas, tecidos estrangeiros	2.028	975.468	247:578$000	621	208.656	44:226$900	2.649	1.184.124	291:804$900
Varios artigos não especificados	106.525	27.376.925	3 163:268$485	23 469	4.928 241	1 488:605$936	129.994	32 305.166	4.651:874$421
Totaes	1.122.547	253.542 367	11.978:920$985	175.744	45.221.534	4.259:477$336	1.298.291	298.763.901	16.238:398$321
Porcentagens sobre os totaes das mercadorias transportadas, excluidas as gratuitas, em serviço da Estrada e por conta dos Estados e dos Ministerios, em 1912	86,46	84,86	73,77	13,54	15,14	26,23			
Idem, idem, em 1911	83,87	84,15	81,86	16,13	15,85	18,14			
Idem, idem, em 1910	85,46	86,23	81,11	14,54	13,77	18,89			
Idem, idem, em 1909	86,60	85,67	80,85	13,40	14,33	19,15			

RESUMO GERAL — 1912	VIAJANTES									
	PRIMEIRA CLASSE			SEGUNDA CLASSE			TOTAES			
	Numero	Viajantes Kilometro	Frete	Numero	Viajantes Kilometro	Frete	Numero	Viajantes Kilometro	Peso em toneladas dos Viajantes-kilometros	Frete
Suburbios	9.822.370,5	147.335.557	1.805:103$000	19.575.097	293.626.455	2.021:709$000	29.397.467,5	440.962.012	30.867 341	3.826:812$000
Interior	777.758,5	79.802.921	4.372:234$000	2.692.297,5	115.208.448	3.895:059$000	3.470.056	195.011.369	13.650.796	8 267:293$000
Receitas de carros dormitorios	—	—	411:402$000	—	—	—	—	—	—	411:402$000
Por conta dos Estados de Minas Geraes, do Rio e de S. Paulo	26.203,5	6.308.850	288:403$000	28.357,5	4.600.116	75:091$000	54.561	10.908.966	763.628	363:494$000
Por conta dos Ministerios	37.905,5	7.872.761	431:439$000	15.819,5	4.924.990	132:837$000	53 724	12.797.751	895.843	564:276$000
» » da Prefeitura	10	4.056	161$000	4	2.512	60$000	14	6 568	460	221$000
Cadernetas-kilometricas	3.092	12.690.000	354:051$000	—	—	—	3.092	12.690.000	888 300	354:051$000
Total	10.667.340	254.014.145	7.662:793$000	22.311.574,5	418.362.521	6.124:756$000	32.978.914,5	672.376.666	47.066.368	13.787:549$000
Transporte gratuito	2.760	89.314	2:987$000	83.662	1.833.041	29:310$000	86.422	1.922.355	134.565	32:297$000
	10.670.100	254.103.459	7.665:780$000	22.395.236,5	420.195.562	6 154:066$000	33.065.336,5	674.299.021	47.200.933	13.819:846$000

(+) O total de mercadorias foi augmentado de 15 %, nas estatisticas comparativas apresentadas, para o transporte a "Serviço de Estrada". Quartin de o ar — Eng.º Chefe.

(+) Mercadorias

RESUMO GERAL	PESO EM TONELADAS		TONELADAS-KILOMETRO		FRETES — CENTRAL	
	1911	1912	1911	1912	1911	1912
Pagando.. Tarifa n. 3	1.094.772	1.115.211	226.424.231	237.031.329	11.800:893$000	14.154:548$000
Pagando.. Tarifas especiaes: 8—Café	58.366	51.814	15.659.516	14.587.968	1.250:632$000	1.472:094$000
Pagando.. Tarifas especiaes: 10—Manganez	186.881	131.266	77.147.136	47.141.604	870:052$000	611:757$000
Por conta dos Estados de Minas, Rio e S. Paulo	4.481	3 390	2.047.834	1.865.164	91:566$000	83:001$000
Por conta dos Ministerios	16.970	15.676	2.784.327	1.856.380	690:800$000	497:211$000
Por conta da Prefeitura do Districto Federal	49	71	2.063	1.316	309$000	307$000
Totaes	1.361.459	1.317.428	324.065.107	302.486.791	14.701:252$000	16.818:918$000
Transporte gratuito	11.576	11.216	2.884.006	2.771.196	125:037$000	100:224$000
Totaes geraes	1.373.035	1.328.644	326.949.113	305 257.957	14.829:289$000	16.919:142$000

(+) Encommendas

RESUMO GERAL	PESO EM TONELADAS		TONELADAS — KILOMETROS		Central	
	1912	1911	1912	1911	1912	1911
Pagando.	134.686	107.630	13.767.800	12.924.156	3.327:005$000	2.521:367$000
Por conta dos Estados do Rio, Minas e S. Paulo.	420	411	121.115	111.946	48:905$000	44:720$000
Por conta dos Ministerios . . .	2.783	2.619	510.820	499.697	222:168$000	254:314$000
Por conta da Prefeitura do Districto Federal	42	7	2.180	273	114$000	149$000
Totaes	137.931	110.667	14.401.915	13.536.072	3.598:192$000	2.820:550$000
Transporte gratuito	348	294	50.645	44.679	14:116$000	125:037$000
Totaes	138.279	110.961	14.452.560	13.580.751	3.612:308$000	2.945:587$000

(+) Foram augmentados 5 % o transporte de encommendas a "Serviço do Estado", para fins comparativos.

Oscarlindo de [illegible]

(Ref. Auxiliar)

Bagagens

RESUMO GERAL — 1912	Peso em toneladas		Toneladas — kilometro		FRETE Central	
	1912	1911	1912	1911	1912	1911
Interior.....	136	101	29.268	23.803	11:303$000	14:807$000

ANIMAES

Animaes — RESUMO GERAL	NUMERO		CABEÇA-KILOMETRO		TONELADAS — KILOMETROS *		CENTRAL	
	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912
Pagando	417.904	414.808	96.942.864	93.502.445	29.982.343	28.460.032	1.320:202$000	1.384:093$000
Por conta dos Estados de Minas, do Rio e de S. Paulo.	280	149	49.892	29.193	4.989	2.919	1:692$000	1:220$000
Por conta dos Ministerios.	1.154	1.079	144.021	279.577	14.402	27.958	3:837$000	6:602$000
Por conta da Prefeitura do Districto Federal	22	11	881	462	88	46	64$000	18$000
Totaes . . .	419.360	416.047	97.137.658	93.811.677	20.001.822	28.490.955	1.325:795$000	1.391:933$000
Transporte gratuito.	492	713	109 147	191.641	10.915	19.164	4:020$000	6:172$000
Totaes geraes .	419.852	416.760	97.246.805	94.003.318	20.012.737	28.510.119	1.329:815$000	1.398:105$000

* No calculo das toneladas-kilometro de animaes foram adoptados os pesos de :
400 kilos para o gado vaccum.
300 » » asinino, cavallar e muar.
100 » » caprino, lanigero, suino e não especificado.

Carros e Vehiculos

RESUMO GERAL	Numero		Carros kilometros		Central	
	1911	1912	1911	1912	1911	1912
Pagando.	530	947	90.117	298.503	20:832$000	55:630$000
Por conta dos Estados de Minas, do Rio e de São Paulo	22	11	16.521	6.307	1:915$000	826$000
Por conta dos Ministerios . . .	57	44	2.636	3.975	728$000	995$000
Por conta da Prefeitura do Districto Federal	6	4	265	372	74$000	72$000
Total	615	1.006	103.539	309.157	23:549$000	57:523$000
Transporte gratuito.	3	80	73	32.148	23$000	17:835$000
Totaes Geraes	618	1.086	103.612	341.305	23:572$000	75:358$000

Tendo sido de 2.032,^{m}502,50 a extensão media em trafego da Estrada de Ferro Central do Brazil, em 1912, verifica-se que, com exclusão dos diversos transportes effectuados em serviço da Estrada,

1º) — O numero de viajantes do interior, referido á extensão media, foi de:

36.629 na 1ª classe
78.927 na 2ª classe
115.556

2º) — O numero de animaes, referidos á extensão media, foi de:

46.250

3º) — A tonelagem de bagagens e encommendas, referida á extensão media foi de:

7.124

e a de mercadorias:

150.351

4º) — O percurso medio de um viajante do interior, foi de:

$87^{km},8$ para a 1ª classe
$56^{km},8$ para a 2ª classe
$64^{km},0$ Total

5º) — O percurso medio de um animal, foi de:

$225^{km},6$

6º) — O percurso medio de uma tonelada de bagagens e encommendas, foi de:

$104^{km},5$

e de uma tonelada de mercadorias:

$229^{km},8$

7º) — A receita media do trafego, por kilometro trafegado, referente a viajantes, foi de..... 6:799$429
A bagagens e encommendas, de..... 1:775$889
A animaes, de..... 684$838
A carros e vehiculos, de..... 28$302
A mercadorias, de..... 8:274$990

Dos dados estatisticos obtem-se os seguintes productos medios:

1º POR UNIDADE EMBARCADA

Viajantes de suburbios.....	$130
» do interior.....	2$724
Animaes.....	3$340
Toneladas de animaes.....	9$999
Bagagens e encommendas.....	26$077
Carros e vehiculos.....	5?$968
Mercadorias.....	12$658
De cargas (sem carros e vehiculos).....	13$584

2º POR UNIDADE TRANSPORTADA A UM KILOMETRO

Viajantes de suburbios.....	$009,5
» do interior.....	$042,5
Animaes.....	010,6
Toneladas de animaes.....	044,3
Bagagens e encommendas.....	249,2
Vehiculos.....	168,5
Mercadorias.....	$055,1
De cargas (sem carros e vehiculos).....	$062,1

Nos SUBURBIOS—em cada carro de viajante, o numero medio de logares, foi:

offerecidos.....	44,37
occupados.....	18;63
sendo a taxa de utilização, de.....	42,66 °/°

Por trem de viajantes, o numero medio de logares foi:

offerecidos.....	565
occupados.....	241

No INTERIOR—em cada carro de viajantes, o numero medio de logares, foi:

offerecidos.....	21,4
occupados.....	2,5
sendo a taxa de utilização, de.....	11,68 °/o

Por trem de viajantes ou mixtos, o numero medio de logares, foi:

offerecidos.....	251,7
occupados.....	29,0

Dos dados apresentados apura-se que a renda de 1912 se compoz de parcellas da seguinte natureza:

Renda arrecadada.....	34.259:105$705
» a credito.....	2.337:478$325
» gratis.....	573:682$643
Total.....	37.170:266$673

O serviço por conta da Estrada em trafego não foi computado.

3º — DESPEZA

A despeza de custeio, distribuida pelas diversas divisões da Estrada foi a seguinte:

Despeza total em 1912.....	47.683:482$266
Contra em 1911	43.629:355$379
Excesso no exercicio de 1912.....	4.054:126$887

A despeza se decompõe da seguinte fórma:

SERVIÇOS	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
1ª DIVISÃO			
Administração Central.. Directoria..	76:862$258	185:766$807	262:629$065
Secretaria.....	153:153$890	16:485$588	169:639$478
Thezouraria e Pagadoria..	218:775$522	2:721$226	221:496$748
Intendencia.....	354:020$427	50:667$772	404:688$199
Construcção.....	328:909$828	98:557$564	427:467$392
2ª Divisão — Trafego.....	6.857:330$425	579:552$383	7.436:882$808
3ª » — Movimento, Telegrapho e Illuminação...	6.752:490$000	1.597:353$092	8.349:843$092
4ª » — Locomoção.....	8.796:177$066	10.748:130$929	19.544:307$995
5ª » — Via Permanente e Edificios.....	7.374:741$347	2.403:654$774	9.778:396$121
6ª » — Contabilidade e Estatistica.....	1.072:468$503	15:662$865	1.088:131$368
	31.984:929$266	15.698:553$000	47.683:482$266

Por kilometro a despeza foi; pois, de 23:460$507, que offerece um excesso de 1:355$368 contra igual algarismo obtido em 1911.

A comparação com os elementos da despeza do custeio com os de 1911, fornece ainda os seguintes resultados:

ANNOS	Pessoal	%	Material	%	Total
1912	31.984:929$266	67,08	15:698$553$000	32,92	47.683:482$266
1911	31.373:716$886	71,91	12.255:638$493	28,09	43.629:355$379
Dif. em 1912	+611:212$380	—	+3.442:914$507	—	+4.054:126$887

O coefficiente de trafego, ou a relação da despeza para a receita, foi de 128,29 % e em 1911 de 134,54 %. A despeza total, porém, attingiu a im-

portancia de 65.066:871$763, incluindo 17.383:389$497 despendidos por conta do capital nos serviços seguintes:

VERBAS	Pessoal	Material	Total
Locomoção	740:980$355	15.467:260$951	16.208:241$306
Linha e edificios	597:159$483	533:575$345	1.130:734$828
Mobilias, machinas e utensilios	—	—	44:413$363
Total	1.338:139$838	16 000:836$296	17 383:389$497

Reclamações

Foram apresentadas durante o anno de 1912, por differenças de fretes, 366 reclamações, extrahindo-se guias para o pagamento somente de 308, na importancia de 11:815$174.

Dessas, 43, na importancia de 1:173$450, pertencem as Estradas em trafego mutuo, assim discriminadas:

ENTRADAS	Quantidade	Importancias
Leopoldina Railway	3	111$600
Oeste de Minas	16	542$700
Rêde Sul Mineira	15	432$350
Juiz de Fóra a Piáu	9	86$800
	45	1.175$450

Pessoal

Em 31 de Dezembro de 1912 existiam 13.294 funccionarios de todas as categorias, desde o director até os simples trabalhadores, assim distribuidos:

		Quantidade
1ª DIVISÃO — Administração Central	Titulados	132
	Jornaleiros	133
2ª DIVISÃO — Trafego	Titulados	577
	Jornaleiros	2.128
3ª DIVISÃO — Movimento, Telegrapho e Illuminação	Titulados	818
	Jornaleiros	1.200

4ª DIVISÃO — Locomoção	Titulados	323
	Jornaleiros	3.711
5ª DIVISÃO—Via Permanente e Edificios	Titulados	206
	Jornaleiros	3.807
6ª DIVISÃO—Contabilidade e Estatistica	Titulados	182
	Jornaleiros	77
		13.294

(dos quaes cerca de 17°/₀ (16.8°/₀) são titulados), que dá 6,5 funccionarios por kilometro de extensão.

No presente quadro não está incluido o pessoal extraordinario.

Accidentes

Durante o anno de 1912 foram registrados 17 accidentes, em que ficaram avariados 24 vehiculos e 13 locomotivas. Como consequencia daquelles accidentes houve 62 victimas, das quaes 3 mortos e 58 feridos. Das victimas mortas, 3 eram viajantes, e das feridas 58 empregados e 1 viajante.

Mezes	Choques	Descarrillamentos	AVARIAS			VICTIMAS					
						Viajantes		Empregados		TOTAL	
			Locomotivas	Vehiculos	TOTAL	Feridos	Mortos	Feridos	Mortos	Feridos	Mortos
Janeiro	—	4	4	3	7	—	1	3	—	3	1
Fevereiro	—	1	1	2	3	—	—	1	—	1	—
Março	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Abril	2	1	1	3	4	—	—	5	—	5	—
Maio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Junho	—	1	1	3	4	—	—	1	—	1	—
Julho	1	1	1	2	3	1	—	2	—	3	—
Agosto	2	1	2	5	7	—	2	41	—	41	2
Setembro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Outubro	1	—	1	2	3	—	—	3	—	3	—
Novembro	1	1	2	4	6	—	—	2	—	2	—
Dezembro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	7	10	13	24	37	1	3	58	—	59	3

OBSERVAÇÃO—O quadro não inclue as victimas apanhadas pelos trens nas passagens de nivel ou no leito da estrada de ferro, e os accidentes em que não houve victimas.

A despeza geral de Custeio e de Capital, foi a seguinte:

Administração Central..	Directoria.....	262:629$065
	Secretaria.....	169:639$478
	Thesouraria.....	221:496$748
	Intendencia.....	404:688$199
	Construcção.....	427:467$392
Trafego.....		7.436:882$808
Movimento, Telegrapho e Illuminação.....		8.349:843$092
Locomoção.....		35.752:549$301
Linha.....		10.909:130$949
Contabilidade e Estatistica..		1.088:131$368
Mobilias, Machinas e Utensilios.....		44:413$363
Somma.....		65.066:871$763

Despeza por conta do capital

VERBAS DE DESPEZAS	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
LINHA E EDIFICIOS:			
1ª Secção	32:521$827	228:100$561	260:622$388
2ª »	8:769$550	1:762$588	10:532$138
3ª »	2:926$000	524$167	3:450$167
4ª »	22:560$300	26:465$914	49:026$214
5ª »	24:316$150	50:430$678	74:746$828
6ª »	11:917$000	9:529$941	21:446$941
7ª »	29:101$750	13:216$447	42:318$197
Ramal — Gambôa	4:322$000	1:336$560	5:658$560
Ramal — Santa Cruz	43:624$900	17:269$763	60:894$663
Ramal — Paracamby	2:254$450	5$500	2:259$950
Ramal — São Paulo	257:212$131	46:208$996	303:421$127
Ramal — Piranga	10:562$850	1:367$809	11:930$659
Ramal — Bello Horisonte	721$000	382$751	1:103$751
Ramal — Santa Barbara	—	26:182$552	26:182$552
Linha Auxiliar	83:527$400	62:360$781	145:888$181
Estações	62:822$175	48:430$337	111:252$512
Somma	597:159$483	533:575$345	1.130:734$828
LOCOMOÇÃO:			
Material rodante	563:132$677	14.829:868$863	15.393:001$540
Officinas do Engenho de Dentro	82:282$842	532:835$767	615:118$609
Depositos diversos	95:564$836	104:556$321	200:121$157
Somma	740:980$355	15.467:260$951	16.208:241$306
Mobilias	—	—	27:467$283
Machinas e Utensilios	—	—	16:946$080
Somma	—	—	44:413$363
RECAPITULAÇÃO:			
Locomoção	740:980$355	15.467:260$951	16.208:241$306
Linha e Edificios	597:159$483	533:575$345	1.130:734$828
Mobilias, Machinas e Utensilios	—	—	44:413$363
Somma	1.338:139$838	16.000:836$296	17.383:389$497

Balanço da Receita e Despeza no anno de 1912

Receita

Receita do Trafego — Janeiro	—	3.345:705$172	
Fevereiro	—	3.043:912$607	
Março	—	3.400:316$377	
Abril	—	3.397:499$253	
Maio	—	3.360:132$122	
Junho	—	3.254:772$728	
Julho	—	3.485:526$186	
Agosto	—	3.429:221$756	
Setembro	—	3.851:586$282	
Outubro	—	3.752:369$072	
Novembro	—	3.623:170$182	
Dezembro	—	3.936:134$978	
Somma	—	41.880:346$718	
Renda ficticia	—	573:682$500	
Total	—	42.454:029$218	
DEDUZINDO:			
Receita pertencente ao trafego mutuo	3.760:404$791	—	
» » a taxa de transporte	348:594$400	—	
» » ao imposto de S. Paulo	91:278$730	—	
» » » » » Minas Geraes	918:219$401	—	
» » » » do Rio de Janeiro	369:110$840	5.487:608$162	
Receita propria da Estrada	—	—	36.966:421$056
Renda eventual	—	15:411$901	
» de proprios	—	54:786$266	
Porcentagens diversas	—	133:647$450	
Multas por infracção de contractos	—	—	203:845$617
Somma	—	—	37.170:266$673
Deficit	—	—	10.513:215$593
			47.683:482$266

Discriminação

Passagens	—	14.259:926$648	
DEDUZINDO:			
Pertencente ao trafego mutuo	91:492$760	—	
» á taxa de transporte	348:594$400	—	
» ao imposto de S. Paulo	—	440:087$160	13.819:839$488
Fretes	—	27.443:702$145	
DEDUZINDO:			
Pertencente ao trafego mutuo	3.615:838$210	—	
» ao imposto de S. Paulo	91:278$730	—	
» » » de Minas Geraes	918:219$401	—	
» » » do Rio de Janeiro	369:110$840	5.024:447$181	22.419:254$964
Telegrammas	—	122:181$837	
A transportar	—	—	36.239:094$152

Discriminação

Transporte	—	—	36.239:094$452
DEDUZINDO:			
Pertencente ao trafego mutuo	—	33:073$821	89:108$016
Armazenagens	—	—	84:246$260
Multas	—	—	20:087$360
Receita diversas	—	—	553:884$968
Receita eventual	—	—	15:411$901
» de proprios	—	—	54:786$266
Porcentagens diversas	—	—	133:647$450
Multas por infracção de contractos	—	—	—
Receita geral da Estrada em 1912	—	—	37.170:266$673
» » » » » 1911	—	—	32.423:595$665
Differença para mais	—	—	4.746:671$008

Despeza

Custeio da Estrada	Janeiro	3.150:474$577	
	Fevereiro	3.483:164$659	
	Março	3.550:483$644	
	Abril	3.693:815$983	
	Maio	4.010:138$234	
	Junho	3.919:148$273	
	Julho	3.859:253$629	
	Agosto	4.071:453$370	
	Setembro	4.007:223$860	
	Outubro	3.933:698$525	
	Novembro	4.064:086$027	
	Dezembro	5.940:542$485	
	Total	—	47.683:482$266

Discriminação

Administração Central:			
1ª Divisão — Directoria	76:826$258	185:766$807	262:629$065
1ª Divisão — Secretaria	135:153$890	16:485$588	169:639$478
1ª Divisão — Thesouraria e Pagadoria	218:775$522	2:721$226	221:496$748
1ª Divisão — Intendencia	354:020$427	50:667$772	404:688$199
1ª Divisão — Construcção	328:909$828	98:557$564	427:467$392
2ª Divisão—Trafego	6.857:330$425	579:552$383	7.436:882$808
3ª » —Movimento, Telegrapho e Illuminação	6.752:490$000	1.597:353$092	8.349:843$092
4ª » —Locomoção	8.796:117$066	10.748:130$929	19.544:307$995
5ª » —Linha e Edificios	7.374:741$347	2.403:654$774	9.778:396$121
6ª » —Contabilidade e Estatistica	1.072:468$503	15:662$865	1.088:131$368
Somma	31.984:929$266	15.698:553$000	47.683:482$266

Custeio da Estrada em 1912	47.683:482$266
» » » » 1911	43.629:355$379
Differença para mais	4.054:126$887

Synopse da Receita e Despeza effectiva do exercicio de 1912

Receita

ORDINARIA			
Rendimento da Estrada	—	34.106:737$931	
» a debito do Governo Central, Estados, Companhias, etc.	—	2.259:518$371	
Importancia de transportes gratis	—	325:821$477	
«Diario Official»	—	6:128$780	
Renda de proprios	—	56:896$266	
Imposto sobre vencimentos	—	109:228$382	
» » nomeações	—	110:412$286	36.974:743$493
EXTRAORDINARIA			
Montepio	—	110:017$184	
» 10 % sobre ordenados dos antigos contribuintes	—	90:323$551	200:340$735
RENDA COM APPLICAÇÃO ESPECIAL			
Montepio 10 % sobre ordenados dos novos contribuintes	222:677$749	—	
Montepio, mensalidades de novos contribuintes	131:452$638	354:130$387	
Renda Eventual produzida pela venda de materiaes inserviveis	—	15:395$901	
Multas por infracção do Regulamento	—	20:097$360	
» » » de Contractos	—	1:000$000	390:623$648
DEPOSITOS			
E. F. Federal Brazileira (Rede Sul Mineira)	114:071$000	—	
Estrada de Ferro Oeste de Minas	123:026$421	—	
Estrada de Ferro Goyaz	70:525$400	—	
R. Sampaio & Comp	10:026$890	—	
Pestana & Comp.	2:290$300	—	
Imposto do Estado de S. Paulo	2:066$250	—	
» » » » Minas Geraes	57:149$843	379:156$684	
Reposições	—	62:242$309	
Fiança de carregador	—	200$000	
Cauções de propostas	—	295:061$400	
Banco dos Funccionarios Publicos	—	19:026$582	
Auxilios Mutuos, mensalidades	—	42:327$681	
» » consignações	—	44:583$758	
» » fianças	—	9:066$400	
» » contribuições	—	572$963	
Caixa dos Jornaleiros da Maritima	—	1:524$600	
Sociedade dos Machinistas	—	6:544$500	
Caixa dos Telegraphistas	—	9:433$600	
» do Movimento	—	4:915$600	
» Geral dos Jornaleiros	—	13:336$100	
» dos Bagageiros	—	11:790$300	
» dos Guarda-Freios	—	7:252$700	
» Funeraria da 4ª Divisão	—	617$000	
Associação dos Foguistas	—	7:080$900	
» dos Empregados Publicos Civis	—	814$753	
Caixa dos Jornaleiros de S. Diogo	—	685$900	
Centro Beneficiente Paulo Frontin	—	1:337$000	
Garantia da Amazonia	—	5:668$600	
Valores Depositados	—	2:117$389	
Passes com 75 %	—	238:429$600	
Novo Regulamento	—	38$000	
Companhia Centrale Construction Hales S. Puerre	—	12:700$000	
Halbert Slaut	—	3:960$000	
Fornecimentos	—	29:217$410	
Antonio José Netto & Comp	—	7:586$020	
Medico	—	648$000	
A transportar	—	1.217:935$749	37.565:707$876

Receita

Transporte		1.217:935$749	37.565:707$876
Duarte Oliveira & Comp.	—	18:573$360	
Middleton Carr Company	—	31:700$000	
Victor Uslander & Comp	—	4:926$600	
Dr. Umberto Peutagna	—	708$000	
Benjamin & Filho	—	10:628$550	
J. A. Maffei	—	7:785$000	
A. Mutuos — Consignação especial	—	2:901$576	
Abono Cavalgadura	—	720$000	
Imposto Estado do Rio — Gratificação aos Agentes	—	9:343$452	
Almanack da Estrada	—	1:762$000	
Bertholdo & Wachneldt	—	9:800$000	
Roqui & Rachi		8:563$958	
Indemnisações por fornecimento	—	721$964	
A. Cazzani & Comp	—	12:017$767	
Cauções de Contractos feitos no Thesouro Nacional	391:286$606	—	
« em titulos feitos na Estrada	73:500$000	464:786$066	1.802:874$482
MOVIMENTO DE FUNDOS			
Recebido para pessoal	34.581:896$832		
» » depositos	3.200:000$000		
» » eventuaes	600:000$000		
» » despezas miudas	555:000$000	38.936:896$832	
Recebido para a Construcção á Cidade de Belém, no Estado do Para:			
Decreto n. 9537 de 24 de Abril de 1912	800:000$000		
» » 9721 » 14 de Agosto de 1912	600:000$000	1.400:000$000	
Recebido para Rede Fluminense:			
Decreto n. 9538 de 24 de Abril de 1912	400:000$000		
» » 9732 de 28 de Agosto de 1912	550:000$000	950:000$000	
Recebido para o Prolongamento na direcção de Montes Claros:			
Decreto n. 9539 de 24 de Abril de 1912	140:000$000		
» » 9743 de 28 de Agosto de 1912	240:000$000	380:000$000	
Recebido para o Alargamento de Bello Horizonte pelo Valle de Paraopeba:			
Decreto n. 9541 de 24 de Abril de 1912	140:000$000		
» » 9734 de 21 de Agosto de 1912	250:000$000	390:000$000	
Recebido para o Prolongamento de Itacurussá á Cidade de Angra:			
Decreto n. 9562 de 2 de Maio de 1912	200:000$000		
» » 9744 de 28 de Agosto de 1912	360:000$000	560:000$000	
Recebido para Construcção de Sabará á Cidade de Ferros:			
Decreto n. 9563 de 2 Maio de 1912	200:000$000		
» » 9735 de 21 de Agosto de 1912	265:000$000	465:000$000	
Recebido para Construcção de linhas autorizadas e Officinas da Estrada de Ferro:			
Decreto n. 9528, letra F, de 24 de Abril 1912	—	850:000$000	
Pessoal: Folhas de exercicio findo enviadas ao Thesouro Nacional	—	222:490$407	
Material: Contas enviadas ao Thesouro Nacional	—	51.657:070$715	
Guias de vencimentos em suspenso enviadas ao Thesouro Nacional	—	23:575$591	95.835:033$545
A transportar	—	—	135.203:615$903

Receita

Transporte	—	—	135:203:615$903
SALDOS ANTERIORES			
Supprimento do Banco do Brazil em 1911	119:921$822		
De Caixa do exercicio de 1911	3.235:873$571	3.355:798$393	
Em titulos	—	157:900$000	
De Responsaveis	—	5.444:472$516	8.958:170$909
			144.161:786$812

Despeza

ORDINARIA			
Pessoal da Administracção Central	—	1.063:616$280	
» do Trafego	6.684:248$944		
» » » addido	17:150$000	6.701:398$944	
» » Movimento, Telegrapho e Illuminação	6.719:150$252		
» » » » » addido	3:942$699	6.723:092$951	
» da Locomoção	9.832:982$560		
» » » addido	41:103$224	9.874:085$784	
» » Via Permanente	7.541:902$570		
» » » » addido	9:000$000		
» Obras Novas	192:743$081	7.750:645$651	
» da Contabilidade e Estatistica	—	1.087:581$393	33.200:421$003
DESPEZAS DIVERSAS			
Paga na Estrada	247:371$350		
» no Thesouro Nacional	1.156:297$757	1.403:669$107	
DESPEZA EVENTUAL			
Paga na Estrada	599:640$217		
» no Thesouro Nacional	93:048$200	692:688$417	
MATERIAL			
Pago na Estrada	40:282$828		
» no Thesouro Nacional	11.224:366$786		
» » » Obras Novas	22:338$800		
Guias de vencimentos pagas no Thesouro Nacional	23:131$123	11.310:119$537	13.406:477$061
COSTRUCÇÃO A CIDADE DE BELEM NO ESTADO DO PARÁ			
(Decreto n. 9.537 e 9.721 de 24 de Abril e 14 de Agosto de 1912).			
Pessoal	—	13:019$000	
Material	—	1.386:827$478	1.399:876$478
CONSTRUCÇÃO DA RÉDE FLUMINENSE			
(Decreto ns. 9.538 e 9.732 de 24 de Abril e 21 de Agosto de 1912).			
Pessoal	935:940$405		
Material	14:051$175	949:991$580	
Material pago no Thesouro Nacional	—	439.4:551$342	5.389:542$922
A transportar	—	—	53.396:317$464

Despeza

Transporte	—	—	53.396:317$464
PROLONGAMENTO EM DIRECÇÃO A MONTES CLAROS			
(Decreto n. 9.539 e 9.743 de 24 de Abril e 28 de Agosto de 1912)			
Pessoal	358:189$112		
Material	21:726$510	379:915$622	
» pago no Thesouro Nacional	—	1.707:742$598	2.087:658$220
ALARGAMENTO DE BELLO HORIZONTE PELO VALLE DO PARAOPEBA			
(Decreto ns. 9.541 e 9.734 de 24 de Abril e 21 de Agosto de 1912)			
Pessoal	338:174$080		
Material	51:789$044	389:963$124	
» pago no Thesouro Nacional	—	2.009:918$016	2.399:881$140
PROLONGAMENTO DE ITACURUSSÁ Á CIDADE DE ANGRA			
(Decreto ns. 9.562 e 9.744 de 2 de Maio e 28 de Agosto de 1912)			
Pessoal	528:525$355		
Material	30:994$011	559:519$366	
» pago no Thesouro Nacional	1.517:273$8.4		
Guias pagas » » »	444$468	1.517:718$282	2.077:237$648
CONSTRUCÇÃO DE SABARÁ Á CIDADE DE FERROS			
(Decreto ns. 9.563 e 9.733 de 2 de Maio e 21 de Agosto de 1912)			
Pessoal	411:714$165		
Material	53:204$640	464:918$805	
» » pago no Thesouro Nacional	—	466:524$060	931:442$865
CONSTRUCÇÃO DO PROLONGAMENTO, LINHAS E OFFICINAS DA ESTRADA			
(Decreto n. 9.528 letra F, de 24 de Abril de 1912)			
Pessoal	837:997$628		
Material	12:000$000	849:997$628	
» pago no Thesouro Nacional	—	25.425:121$661	26.275:119$289
ACQUISIÇÃO DE MATERIAL RODANTE			
(Decreto n. 9.528 letra D. de 24 de Abril de 1912)			
Material pago no Thesouro Nacional	—	—	1.812:231$471
Pago no Thesouro Nacional:			
CREDITO ORDINARIO			
Exercicio de 1908—Material	—	324$000	
» » 1910— »	—	178:488$697	
» » 1911— »	397:285$291		
» » » —Despeza eventual	40:911$540	438:196$831	617:009$528
A transportar	—	—	88.979:888$097

Despeza

Transporte	—	617:009$528	88.979:888$097
EXERCICIOS DE 2909, 1910 E 1911			
Decreto n. 7.577—Material	20:235$136		
» » 7.738— »	9:058$914	29:294$050	
» » 7.893— »	11:352$048		
» » 8.088— »	16:341$841		
» » 8.433— »	32:382$360	60:076$249	
» » 8.671— »	32:614$506		
» » 8.927— »	829$000		
» » 8.989— »	89:087$719		
» » 9.200— »	85:433$100		
» » 9.046— »	381:867$658		
» » 9.248— »	190:000$000		
» » 9.246— »	125:000$000		
» » 9.201— »	1:966$000		
» » 9.249— »	169:478$100	1.076:276$383	1.782:656$210
Exercicio de 1910—Pessoal	—	320$000	
» » 1911— »	—	222:170$407	222:490$407
DEPOSITOS			
The Leopoldina Railway Company	—	1:432$252	
The São Paulo » »	—	14:612$510	
Repartição Geral dos Telegraphos	—	2:031$563	
Imposto do Estado do Rio de Janeiro	—	11:721$557	
Reclamações	—	4:002$483	
Fiancas de empregados	—	1:588$412	
Consignações diversas	—	14:384$094	
Sociedade dos Empregados da Linha	—	116$000	
Imposto do Estado do Rio (Multas	—	464$570	
Navegação Rio Sapucahy	—	12:654$000	
Quota 2 % fiscalisação no estrangeiro	—	29:451$541	
Companhia Thompson «Houston»	—	37:355$080	129:814$062
MOVIMENTO DE FUNDOS			
Importancia entregue ao Thesouro Nacional por conta da renda da Estrada	—	38.247:893$302	
Transportes por conta do Governo, etc., gratis	—	2.585:339$848	
Saldo entregue ao Thesouro Nacional do exercicio de 1911	3.235:873$571		
Idem, idem supprimento do Banco do Brazil	119:924$822	3.355:798$393	
Cauções de Contractos feitos no Thesouro Nacional	—	391:286$600	
Importancia entregue a maior na Recebedoria do Districto Federal, do imposto de transito arrecadado pela Estrada no exercicio de 1911	—	126$600	
Imposto sobre vencimentos deduzido de folhas de pagamento enviados ao Thesouro Nacional	—	1:930$062	
Imposto sobre nomeações, deduzido de folhas de vencimentos enviados ao Thesouro Nacional	—	13:441$375	
Montepio 10 % de novos contribuintes, dedusido de folhas de vencimentos e enviado ao Thesouro Nacional	—	110$002	
Montepio, mensalidades de novos contribuintes deduzido de folhas de vencimentos enviado ao Thesouro Nacional	—	36$690	44.595:962$878
SALDOS QUE PASSAM			
De Caixa	—	2.651:609$819	
Em Titulos	—	231:400$000	
De Responsaveis	5.442:472$516		
» » do exercicio de 1912	123:492$823	5.567:965$339	8.450:975$158
Total	—	—	144.161:786$812

Discriminação da despeza effectiva segundo os respectivos creditos no Exercicio de 1912

Credito Ordinario votado pela Lei n. 2.544 de 4 de Janeiro de 1912	49.188:583$500
Despeza effectiva (Levadas em conta as annullações das despezas)	46.606:898$064
Saldo	2.581:665$436
Creditos concedidos pelos Decretos 9.537 e 9.721 de 24 de Abril e 14 de Agosto de 1912	1.400:000$000
Despeza effectiva	1.399:876$478
Saldo	123$522
Creditos concedidos pelos Decretos 9.538 e 9.732 de 24 de Abril e 21 de Agosto de 1912	5.500:000$000
Despeza effectiva	5.389:542$922
Saldo	110:457$078
Creditos concedidos pelos Decretos n. 9.539 e 9.743 de 24 de Abril e 21 de Agosto de 1912	2.100:000$000
Despeza effectiva	2.087:658$220
Saldo	12:341$780
Creditos concedidos pelos Decretos 9.541 e 9.734 de 24 de Abril e 21 de Agosto de 1912	2.400:000$000
Despeza effectiva	2.399:881$140
Saldo	118$860
Creditos concedidos pelos Deretos n. 9.562 e 9.744 de 2 de Maio e 28 de Agosto de 1912	2.100:000$000
Despeza effectiva	2.077:237$648
Saldo	22:762$352
Creditos concedidos pelos Decretos n. 9.563 e 9.773 de 2 de Maio e 21 de Agosto de 1912	1.050:000$000
Despeza effectiva	931:442$865
Saldo	118:557$135
Credito concedido pelo Decreto n. 9.528 letra F. de 24 de Abril de 1912	26.275:119$289
Despeza effectiva	26.275$119$289
Saldo	—
Credito concedido pelo Decreto n. 9.528, letra D. de 24 de Abril de 1912	4.000:000$000
Despeza effectiva	1.812:231$471
Saldo	2.187:768$529

138.937 Je 5

Balanço do Exercicio de 1912

ACTIVO

Custo da Estrada (exclusive Estações)	—	171.672:973$032
Estações e postos telegraphicos	—	17.825:226$668
Diversas Estradas	—	25:033$166
Prefeitura do Districto Federal	—	465:508$264
Companhias e emprezas diversas	—	1.964:575$402
Diversos devedores	—	338:931$878
Deposito do Trafego	208:681$152	—
» do Telegrapho e Illuminação	398:681$956	—
» da Locomoção	5.367:070$560	—
» da Via Permanente	4.289:847$395	—
» Central	141:269$126	10.405:550$189
Depositos diversos	—	4.460:710$205
Officinas do Engenho de Dentro	—	7.300:608$202
Material rodante	—	61.862:635$760
Usina de creosotagem	—	12:534$985
Machinas diversas e utensilios	—	922:233$655
Proprios diversos	—	37:251$000
Mobilias	—	412.614$858
Instrumentos e livros de Engenharia	—	5:041$017
Illuminação a gaz Pintsch	159:837$476	—
» electrico	349:396$598	509:234$074
Construcção do Prolongamento	44.852:626$926	—
» do Ramal de Itacurussá	4·684:588$900	—
» da Rêde Fluminense	6.284:771$480	—
Alargamento de bitola no ramal de B. Horizonte	1.660:629$450	57.482:616$756
Rotunda em Sete Lagoas	—	124:988$851
Diversos responsaveis	—	5.568:316$745
Renda a cobrar	524:182$460	—
» a arrecadar	91:528$381	615:710$850
Titulos depositados	—	231:400$000
Caixa:—Saldo em dinheiro	—	2.651:609$819
		344.895:305$376

PASSIVO

Conta de Capital	—	127.888:535$636
Thesouro Nacional	—	205.924:650$796
Companhias, associações e contas diversas	—	495:987$919
Diversos credores	—	3.110:554$691
Diversas Estradas de Ferro	—	272:582$125
Cauções para garantia de contractos	1.266:181$247	—
» » » » propostas	395:950$400	—
» diversas	231:400$000	1.893:531$647
Valores depositados	610:088$537	—
Quotas para fiscalisação de materiaes no estrangeiro	49:431$826	—
Fianças de empregados	16:072$911	—
» » carregadores	24:785$000	700:378$274
Reclamações	—	27:295$785
Imposto dos Estados	—	103:630$920
Companhias em trafego mutuo	—	69:378$346
Banco do Brazil	—	4.408:779$237
		344.895:305$376

Demonstração da conta de Lucros e Perdas, relativa ao exercicio de 1912

DEBITO

Material rodante	—	611:648$000
Combustivel	—	642$000
Custeio da Estrada	—	47.683:482$266
		48.295:772$266

CREDITO

Rendimento da Estrada	36.392:738$556	—
Renda de proprios	57:306$266	—
Diversas rendas eventuaes	218:826$6$7	36.668:871$519
Conta de Capital	—	11.626:900$747
		48.295:772$266

138.987. Li 45

138.987. Li 45
216.980 D 138